Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie
(Netechnické zhrnutie)

Predložená správa o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Správa EIA – je spracovaná pre zámer **„Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1“**.

Predložená správa o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Správa EIA – je spracovaná pre zámer **„Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1“**.

Navrhovaná rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 v troch variantoch, zabezpečí plynulosť a bezpečnosť dopravy hlavne v meste Ružomberok. Priamo v meste Ružomberok vznikajú časté kongescie, preto navrhovaný zámer bude odľahčením dopravnej situácie v meste.

Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 je posudzovaná v troch aktívnych variantoch a to variant V1- červený , variant V2 – modrý a V3 – oranžový. Variant V3 – oranžový je navrhnutý ako posledný okrem uvedených prvých dvoch variantov, aby bol vplyv navrhovaného obchvatu Ružomberka na posudzované územie čo najmenší.

POPIS POSUDZOVANÝCH VARIANTOV

Variant 0

Cestná sieť, ktorá obsluhuje hlavne tranzitnú dopravu v meste Ružomberok (nulový stav), teda cesta I/59 od Bieleho Potoka po MÚK Likavka, cesta I/18 od križovatka s I/59 (odbočka na Likavku) po budúcu križovatku Ružomberok východ a budúca diaľnica D1 v úseku Hubová – Ivachnová, bude mať aj po dostavbe diaľnice D1 stále nepostačujúcu kapacitu.

Variant V1 - červený

Začiatok variantu je v križovatke Ružomberok Juh a až prakticky po križovatku s cestou I/18 je vedenie variantu červeného totožné s ostatnými variantmi a predstavuje východný obchvat mesta Ružomberok, resp. prepojenie dôležitých cestných komunikácií I. triedy a to cesty I/18 (E50) a I/59 (E77) mimo obytné, obchodné a priemyselné časti mesta Ružomberok. Za križovatkou s cestou I/18 trasa červeného variantu križuje priemyselný areál Mondi SCP a k diaľnici D1 sa trasa rýchlostnej cesty dostáva západne od obce Lisková povrchovým vedením. Tu sa mimoúrovňovou križovatkou napája na diaľnicu D1.

Variant V2 - modrý

Začiatok modrého variantu je v križovatke Ružomberok Juh a až prakticky po estakádu nad riekou Váh je modrý variant totožný s variantom červeným a predstavuje teda rovnako východný obchvat mesta Ružomberok, resp. prepojenie dôležitých cestných komunikácií I. triedy a to cesty I/18 (E50) a I/59 (E77) mimo zastavanú časť mesta Ružomberok. Za riekou Váh sa však tento variant stáča viac na západ a k diaľnici D1 sa dostáva relatívne krátkym tunelom cez masív Mních, západne obchádza obec Martinček a s diaľnicou D1 je prepojený mimoúrovňovou križovatkou severne od tejto obce.

Variant V3 - oranžový

Aj začiatok oranžového variantu je v križovatke Ružomberok Juh, po križovatku s cestou I/18 je vedenie variantu oranžového totožné s ostatnými variantmi a predstavuje východný obchvat mesta Ružomberok, teda prepojenie dôležitých cestných komunikácií I. triedy a to cesty I/18 (E50) a I/59

(E77) mimo obytné, obchodné a priemyselné časti mesta Ružomberok. Variant oranžový sa ale od predchádzajúcich dvoch variantov odlišuje už napojením na cestu I/18 a to úplne inou križovatkou, ktorá je oproti červenému a modrému variantu situovaná viac na východ tak, aby vyhovovala aj priamemu napojeniu do priemyselného areálu Mondi SCP. Trasa oranžového variantu za touto križovatkou plne využíva koridor terajšej cesty I/18 a k diaľnici D1 sa pripája na východ od mesta Ružomberok v križovatke Ivachnová západ, ktorá už ale nie je súčasťou posudzovaného variantu. Tesne pred koncom posudzovaného úseku je umiestnený ekodukt nad R1 v km 28,350. Oranžový variant je ukončený pred touto križovatkou v km 28,562.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

Posudzované územie prechádza Liptovskou kotlinou obklopenou Chočskými vrchmi s Podtatranskou kotlinou.

Podložie je z geologického hľadiska veľmi pestré, vyskytujú sa tu horniny kryštalinika, paleozoika, mezozoika aj sedimenty centrálno-karpatského paleogénu a kvartérne sedimenty.

Pôdy vznikajúce v týchto podmienkach majú rôznu štruktúru aj hodnotu. Vyvinuli sa tu fluvizeme v okolí vodných tokov, luvizeme, ďalej sa tu nachádzajú rendziny a pararendziny.

Posudzované územie zasahuje do mierne teplej oblasti, veľmi vlhkej, vrchovinovej klimatickej oblasti. Priemerná ročná teplota vzduchu je 7,5°C. Zrážky závisia od nadmorskej výšky, v dotknutom území sa pohybujú v ročnom úhrne cca 700 mm, vo vyšším polohách cca 900 mm.

Dôležitými prvkami v krajine sú vodné toky. Najväčšiu vodnú plochu v dotknutom území predstavuje rieka Váh. V širšom okolí sa nachádzajú vodné nádrže Liptovská Mara a Bešeňová. Hodnotená časť územia spadá do povodia Horného Váhu.

Z hľadiska ochrany prírody sa v území nachádzajú maloplošné a veľkoplošné chránené územia. Podľa zákona č.543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení sa v území nachádzajú NP Nízke Tatry (ochranné pásmo), NPP Liskovská jaskyňa, PP Skalná päsť.

V rámci sústavy Natura 2000 je to ÚEV Váh, ÚEV Veľká Fatra, ÚEV Choč, ÚEV Revúca, ÚEV Salatín, CHVÚ Chočské vrchy, CHVÚ Veľká Fatra, CHVÚ Nízke Tatry.

Mesto Ružomberok a okolité obce sa nachádzajú v Liptovskej kotline obklopenej Chočskými vrchmi, Veľkou Fatrou a Nízkymi Tatrami. Stredom Liptovskej kotliny preteká rieka Váh, ktorá tu vytvorila širokú nivu. Pre toto územie je charakteristická pomerne veľká miera antropického využívania najmä v podobe vyžívania pôdy poľnohospodárstvom, priemyslom, plochami obytnej či občianskej výstavby a pomerne rozvinutou cestnou aj železničnou sieťou. Severne od Ružomberka je v súčasnosti rozostavaná diaľnica D1.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

V súčasnosti dochádza ku vzniku častých kongescií priamo v meste Ružomberok a tým k zníženiu kvality nielen bývania, ale hlavne funkčnosti dopravy. Vznikla preto potreba odkloniť tranzitnú dopravu z centra mesta Ružomberka hlavne v smere sever - juh. Realizáciou obchvatu mesta Ružomberok v posudzovanom úseku rýchlostnej cesty R1 Ružomberok Juh – križovatka D1 by sa mala skvalitniť dopravná situácia v intraviláne mesta a vylúčil by sa definitívne prejazd tranzitnej dopravy mestom. Zároveň by napojenie na diaľnicu D1 vyriešilo aj prejazd intravilánom obce Likavka.

Nové územie bude zaťažené hlukom z novopostavenej rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1. Na základe hlukovej štúdie boli navrhnuté protihlukové opatrenia (protihlukové steny) tak, aby boli dodržané najvyššie prípustné hodnoty podľa príslušných predpisov.

V dotknutej oblasti dôjde k miernemu nárastu celkových emisií vplyvom samotnej rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1, no je možné poznamenať, že zákonom stanovené hygienické limity nebudú v zastavaných častiach sídel prekročené ani pri kumulatívnych stavoch. Vo výsledku

prerozdelením dopravy dôjde k úbytku imisného zaťaženia v centrálnej časti mesta Ružomberok, plynulosťou cestnej premávky sa zlepší rozptyl škodlivín priamo v okolí ciest.

Pri všetkých troch variantoch neboli identifikované výrazné závažné dôsledky vplyvom zmeny klímy. Nepriaznivé poveternostné podmienky v podobe vysokých teplôt, snehových javov, námrazy, hmly, povodne a zosuvy, silný vietor sú síce predpokladané, no opatrenia prijaté v rámci platných technických noriem a predpisov na zabezpečenie odolnosti projektu rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 sú dostatočné.

Čo sa týka pôd, všetky tri posudzované varianty predstavujú záber prevažne poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Vzhľadom k dopravno-technickému riešeniu má variant V3 – oranžový menší vplyv na pôdne pomery dotknutého územia, nakoľko je navrhnutý prevažne v trase existujúcej cesty I/18, kde sa uvažuje s jej rozšírením.

Dva posudzované varianty V1 – červený a V2 – modrý riešia križovanie rieky Váh premostením, pričom V1 – červený križuje ešte ďalšie dva vodné toky (bezmenný, Štiavničanka) a V2 – modrý tri vodné toky (dva bezmenné a Štiavničanka). Variant V3 – oranžový nekrižuje rieku Váh, ale päť menších vodných tokov (dva bezmenné, Štiavničanka, Vrchhorský potok a Sliačanka). Vplyvy pri variante V2 – modrý sú predpokladané ako najväčšie (výstavba tunela Mních a vplyv na podzemné vody), pri variante V3 – oranžový sa predpokladajú menšie vplyvy na vodné pomery.

V riešenom území sa nachádzajú lokality a veľkoplošné územia legislatívne chránené na republikovej, alebo celoeurópskej úrovni (NPP Liskovská jaskyňa, NP Nízke Tatry s ochranným pásmom, NP Veľká Fatra s ochranným pásmom, NPR Choč, CHVÚ Chočské vrchy, CHVÚ Veľká Fatra, CHVÚ Nízke Tatry, ÚEV Choč, ÚEV Veľká Fatra, ÚEV Revúca).

Variantmi V1 – červený a V2 – modrý bude priamo zasiahnuté ÚEV Váh. Pri ostatných chránených územiach alebo územiach Natura 2000 je predpokladaný nepriamy vplyv.

Pri porovnaní variantov sa preukázalo, že:

Nulový variant nevyhovuje z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo, dopravného hľadiska a s ním súvisiacich aspektov.

Variant V1 – červený a variant V2 modrý majú najväčšie vplyvy v rámci environmentálnych charakteristík a nie sú najvhodnejšie pre výstavbu.

Variant V3 – oranžový je možné odporučiť vzhľadom k tomu že má najmenší vplyv v rámci hodnotenia environmentálnych charakteristík, má dobrý dopravný prínos a v rámci multikriteriálnej analýzy vyšiel ako najvýhodnejší.

Tabuľka 1 Splnenie špecifických podmienok určených v Rozsahu hodnotenia:

Pripomienky z rozsahu hodnotenia MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
2.2 Špecifické požiadavky 1. Posúdenie vplyvov vykonať rovnocenne pre všetky určené varianty, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov (a to aj predpokladané plochy pre stavebné dvory, prístupové komunikácie a depónie, preložky a pod.)	Posúdenie vplyvov je vykonané pre všetky zložky životného prostredia a jednotlivé varianty v SoH v kapitolách C.III.1 až C.III.19, následné vyhodnotenie vplyvov na jednotlivé varianty je uvedené v kapitolách C.V.1 až C.V.3. Vyhodnotenie je spracované na základe Technického podkladu spracovaného pre potreby správy EIA, kde sú riešené aj plochy pre stavebné dvory, prístupové komunikácie, depónie, preložky atď.
2. Posúdiť opodstatnenosť vedenie trasy aj k iným alternatívam severo-južného prepojenia.	Posúdenie severo-južného prepojenia, resp. jeho opodstatnenosť je požiadavka ktorá je relevantná pri posudzovaní strategického dokumentu (SEA), ktorým ale nie je toto posúdenie navrhovanej činnosti. Koridor R1 je v danom úseku v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č.311/2014 dňa 25.6.2014), resp. jeho doplnkom č.1.

Pripomienky z rozsahu hodnotenia **MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml**	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
3. Popísať súlad s ÚPD dotknutých obcí, VÚC a KURZ 1.	Popis súladu s platnou územnoplánovacou dokumentáciou je v SoH v kapitole C.II.19.. Rýchlostná cesta R1 je v danom úseku v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č.311/2014 dňa 25.6.2014). Doplnok č.1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest definoval predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica o nový úsek Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1), celková trasa rýchlostnej cesty R1 je teda zadefinovaná v úseku Trnava – Ružomberok (pripojenie na D1). Podľa verejne dostupných informácií navrhovaná činnosť nie je v súlade s ÚPN VÚC Žilinského kraja, ani jeho doplnkov – nakoľko v danom územnom pláne zatiaľ nie je rešpektovaný koridor rýchlostnej cesty R1 podľa vyššie uvedeného uznesenia vlády SR . Mesto Ružomberok a priľahlé obce koridor R1 rešpektujú a majú ho zahrnutý vo svojich územných plánoch. V územnom pláne mesta Ružomberok je zakreslený Variant 2. Varianty V1-červený a V3-oranžový bude treba premietnuť do územno-plánovacej dokumentácie mesta Ružomberok a dotknutých obcí. Obec Štiavnička nemá vo svojom územnom pláne (10/2007) zakomponované žiadne vedenie rýchlostnej cesty R1. Obec Lisková nemá vo svojom územnom pláne (02/2006) zakomponované žiadne vedenie rýchlostnej cesty R1. Obec Ludrová má vo svojom územnom pláne (ZaD č.2 2012) naznačené vedenie Rýchlostnej cesty R1. Variant V1-červený,V2-modrý a V3-oranžový je v súlade s územným plánom tejto obce.
4. V MÚK Ružomberok prerokovať zásah do sivo označenej časti určenej pre priemysel podľa ÚPD mesta Ružomberok. Chrániť koridor bývalej železničnej trate Ružomberok – Korytnica v smerovom a výškovom profile.	Zásah do sivej zóny bol prerokovaný na rokovaní s mestom Ružomberok dňa 3.7.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
5. V k.ú. Lisková detailne riešiť vedenie trasy s popisom vplyvov.	Riešené v kapitole C.III.1 v časti: Detailné vyhodnotenie vedenia trasy v katastrálnom území obce Lisková v zmysle podmienky rozsahu hodnotenia. Variant V1-červený bol technický preriešený. Upravilo sa smerové vedenie trasy, ktoré trasu odklonilo od skalného masívu, kde sa nachádza Lisková jaskyňa smerom k obci. Existujúca príjazdová komunikácie zostala nezmenená. Technické riešenie bolo prerokované na rokovaní dňa 3.7.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
6. Zosúladiť vedenie trasy s požiadavkami Dopravného úradu, Bratislava ohľadne obmedzení, vyplývajúce z bezpečnostných predpisov letiska Ružomberok.	Varianty V1 až V3 sú zosúladené s požiadavkami Dopravného úradu a boli prerokované dňa 25.6.2019. Záznam z tohto rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
7. Riešiť v spolupráci so ŠOP variant V1 tak, aby bolo možné sprístupniť Liskovskú jaskyňu.	Variant V1-červený bol technický preriešený. Upravilo sa smerové vedenie trasy, ktoré trasu odklonilo od skalného masívu kde sa nachádza Lisková jaskyňa smerom k obci. Existujúca príjazdová komunikácie zostala nezmenená Technické riešenie bolo prerokované na rokovaní dňa 19.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu

Pripomienky z rozsahu hodnotenia MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml	Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH
	v časti Doklady.
8. Riešiť v spolupráci so ŠOP variant V2 tak, aby nebola znehodnotená PP Skalná päsť, vrátane jej pôsobenia do krajinného prvku.	Variant V2-modrý bol technický preriešený. Upravilo sa technické riešenie mostného objektu. Mostný objekt bol predĺžený, tak aby násypové teleso nezasahovalo do PP Skalná päsť. Technické riešenie bolo prerokované na rokovaní dňa 19.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
9. Posúdiť vplyv vegetačných úprav svahov cesty.	Svahy komunikácií sú navrhnuté v zmysle STN 736101 a STN 736133 Teleso komunikácií. Svahy, v zmysle vyššie uvedených predpisov, je treba chrániť pred eróziou zatrávnením, prípadne inými vegetačnými úpravami (čl. 8.1.5). vplyv vegetačných úprav, resp. minimalizácia vplyvu vegetačných úprav na faunu bol prerokovaný na rokovaní so ŠOP SR dňa 3.7.2019. Výsledkom sú opatrenia zahrnuté do v kapitole C.IV. Vplyv popísaný v kapitole C.III.6 a C.III.7.
10. Vyhodnotiť vplyv cesty na krajinný ráz v zmysle záväzného regulatívu č.4.8.2. ÚPN VÚC ŽSK v platnom znení.	Vyhodnotenie vplyvu na krajinný ráz je uvedené v SoH v kapitolách C.II.8 a C.III.8 v zmysle uvedenej podmienky.
11. V správe o hodnotení uviesť výsledky rokovaní s MO SR ohľadne ich požiadaviek, ktoré vyplývajú pre stavby z hľadiska obrany štátu (podľa stanoviska MO SR z 6.7.2016)	Technické riešenie variantov bolo prerokované s MO SR dňa 24.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
12. Vykonať primerané posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na základe aktuálneho prieskumu na územia sústavy Natura 2000 (podľa článkov 6.3 a prípadne 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín.) Hodnotenie vykonať v spolupráci s biológmi príslušného zamerania a podľa „Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v SR“. Všetky výsledky musia byť podložené odbornými podkladmi a odôvodnené.	Požiadavka bola vypracovaná ako samostatná príloha SoH – Primerané posúdenie vplyvov na územia Natura 2000 pre rýchlostnú cestu R1 Ružomberok, Juh – Križovatka D1, (Ústav krajinnej ekológie, SAV, Peter Barančok a kol., Bratislava, jún 2019).
13. Uviesť predpokladané lokality pre depónie, stavebné dvory, parkoviská stavebných mechanizmov a prístupové cesty k nim v spolupráci s dotknutými obcami.	Technické riešenie návrhu stavebných dvorov (sklad materiálov, dočasné depónie) bolo predstavené a prerokované s predstaviteľmi obcí a mesta Ružomberok na rokovaní dňa 3.7.2019. Pozri prílohu tohto dokumentu a situácie Technického podkladu pre jednotlivé varianty. Ich umiestnenie je popísané aj v kapitole B.I.5 SoH.
14. Uviesť predpokladané zdroje násypového materiálu.	Zdroje násypového materiálu sú uvedené v kap. 4.1.13 Sprievodnej správy Technického podkladu, resp. kapitole B.I.3 SoH. V dostupnom území popri trase sú lokalizované existujúce kameňolomy, ktorých produkt je možné použiť pri výstavbe rýchlostnej cesty.
15. Podrobnejšie rozpísať vplyv celkove a zvlášť na územia národnej siete chránených území.	Vplyvy na chránené územia sú popísané v SoH v kapitole C.III.9.
16. Opatrenia, navrhované v chránených územiach a v územiach Natura 2000 konzultovať so ŠOP SR.	Opatrenia boli prerokované so ŠOPSR dňa 16.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
17. Identifikovať a popísať migračné trasy živočíchov (nielen cicavcov) dotknutými všetkými objektmi cesty. Navrhnúť spriechodnenie trás v prípade preukázania bariérového efektu rýchlostnej cesty.	Migračné trasy živočíchov sú popísané v SoH v kapitole C.III.7 Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy v časti Vplyv na migráciu v území. V tejto časti sú uvedené aj návrhy a opatrenia na spriechodnenie. Návrhy na spriechodnenie trás sú zhrnuté aj v opatreniach v SoH v kapitole C.IV.2.
18. Vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.	Požiadavka je vypracovaná ako samostatná príloha k SoH – Posúdenie dopadov zmeny klímy na rýchlostnú cestu R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 (HBH Projekt spol.s.r.o., júl 2019)

Pripomienky z rozsahu hodnotenia **MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml**	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
19. Vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštrukturálneho projektu podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (rámcová smernica o vode – RSV) transponovanej do zákona č.364/2004 Z.z. o vodách.	Požiadavka je vypracovaná ako samostatná príloha k SoH - Predbežné posúdenie nového infraštrukturálneho projektu podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (rámcová smernica o vode). (Šikulová, júl 2019) NDS zároveň požiadala o vydanie rozhodnutia v zmysle ustanovenia §16a zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách. Žiadosť je prílohou tohto dokumentu v časti doklady.
20. Na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú prezentáciu navrhovanej činnosti (napr. mapové zobrazenie, simulácie a pod.)	Požiadavka je braná na vedomie.
21. Pri vyhodnocovaní výberu optimálneho variantu využiť objektívne formy vyhodnocovania (napr. multikriteriálne vyhodnocovanie variantov a ďalšie.)	Multikriteriálne vyhodnotenie je zrealizované v SoH v kapitole C.V.2.
22. Podrobnejšie rozpracovať opatrenia na minimalizáciu identifikovaných vplyvov. Popísať ich realizovateľnosť.	Opatrenia sú vypracované v SoH v kapitolách C.IV a realizovateľnosť vyhodnotená tiež v kapitole C.IV.6.
23. Vypracovať aktuálnu hlukovú a emisnú štúdiu a na základe výsledkov navrhnúť účinné opatrenia.	Obidve štúdie sú vypracované ako samostatné prílohy k SoH – Emisná štúdia, Hluková štúdia (HBH Projekt spol.s.r.o., júl 2019).
24. V závere správy o hodnotení uviesť prehľadnú tabuľku identifikovaných vplyvov na životné prostredie a zdravie ľudí podľa variantov a kilometrov.	Požiadavka je vypracovaná v SoH v kapitole C.III.20 Prehľadné tabuľky identifikovaných vplyvov na životné prostredie a zdravie ľudí podľa variantov a kilometrov.
25. Spôsob riešenia (zachovanie poľných ciest, prechodov a podchodov a pod.) konzultovať s dotknutými obcami.	Technické riešenie križovania/zachovania poľných ciest v zmysle podrobnosti Technického podkladu k správe EIA bolo prezentované na rokovaní dňa 3.7.2019. Pozri prílohu tohto dokumentu. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
26. Do opatrení zahrnúť predloženie dotknutým obciam na vyjadrenie „Plán organizácie dopravy“ pred jeho schválením.	Požiadavka je zapracovaná v opatreniach v SoH v kapitole C.IV.2 Technické opatrenia.
27. Vylúčiť jestvujúce miestne komunikácie ako obslužné cesty na budovanie stavby – na dopravu materiálov a stavebných hmôt.	Požiadavka je rešpektovaná v technickom podklade spracovanom pre potreby SoH a zapracovaná v opatreniach v SoH v kapitole C.IV.2 Technické opatrenia.
28. Vykonať orientačné hydrogeologické vyhodnotenie a v ďalších stupňoch vykonať prieskumy.	Hydrologické vyhodnotenie je zrealizované v SoH v kapitolách C.II.6 a C.III.6, geologické hodnotenie je popísané v kapitolách C.II.2 a C.III.2. Toto vyhodnotenie je spracovaná na základe Hydrogeologického posúdenia (HES-COMGEO, júl 2019), ktoré je ako samostatná príloha súčasťou SoH. Podrobnejšie prieskumy je možné zrealizovať, tak ako je uvedené, až v ďalších stupňoch projektovej prípravy.
29. Popísať lokality pre archeologický prieskum. Predbežný postup a odhadovaný časový rámec prekonzultovať s Archeologickým ústavom SAV Nitra a výsledky z rokovania uviesť v správe o hodnotení.	Pre SoH bola vypracovaná samostatná Archeologická štúdia Archeologickým ústavom SAV Nitra (júl, 2019). Jej výsledky sú zahrnuté v SoH v kapitolách C.II.13 a C.III.13. Archeologická štúdia bola spracovaná na základe rokovania, ktoré bolo uskutočnené 15.7.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
30. Riešiť stret variantu V1 s chráneným ložiskovým územím v km 22. Zvážiť možný posun trasy.	Variant V1 – červený v km 21,500 – 22,000 križuje existujúce chránené ložiskové územia. Trasa prechodu variantu V1 – červený cez existujúce chránené ložiskové územie je podmienená lokalizáciou križovatky Ružomberok - juh , ktorej umiestnenie bolo preskúmané vo viacerých dokumentáciách. Lokalizácia križovatky je pevne podmienená smerovým trasovaním úseku R1 Korytnica – Ružomberok. Táto problematika bola riešená na niekoľkých rokovaniach NDS a zástupcov dotknutých osôb. Záznamy z rokovaní sú prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.

Pripomienky z rozsahu hodnotenia MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
31. V správe o hodnotení popísať riešenie križovania variantu V1 s cestou III/2213 do Martinčeka.	Variant V1 – červený cca v km 26.430 križuje existujúcu cestu III/2213 pomocou mostného objektu. Presný popis v SoH je v kapitole A.II.9.
32. V správe o hodnotení popísať riešenie napojenia cesty III/2229 na križovatku D1 a R1.	V technickom návrhu trás variantov sa neráta s napojením cesty III/2229 na trasu R1 resp. D1. Doprava využívajúca cesty III. triedy je napojená na komunikácie typu D a R pomocou existujúcich križovaní s cestami I. a II. triedy. Presný popis v SoH je v kapitole A.II.9.
33. Pri staničení cca v km 24 riešiť možnosť posunutia na severozápad, za horizont, smerom od obývaného územia obce Štiavnička.	Rýchlostná cesta sa v km 24 nachádza v záreze pričom okraj vozovky je 3,3 m pod hranou zárezu, následne rýchlostná cesta prechádza do odrezu a násypu. Pri sklone terénu v danom mieste nie je možné posunúť rýchlostnú cestu za horizont v mieste odrezu a násypu z dôvodu privráteného terénu smerom k obci Štiavnička. Prípadný posun trasy aspoň 50 m severozápadne by nevyriešil danú požiadavku no výrazne by ovplyvnil riešenie križovatky Ružomberok, východ a križovanie s cestou III/2226. V súčasnom návrhu je hĺbka zárezu v km 23,5 - 24,1 od 2 m do 9 m. Odsunom trasy by vznikol problém v križení s cestou III/2226, kde by nebolo možné zachovať jej max. pozdĺžny sklon 7% z dôvodu posunu trasy rýchlostnej cesty do strmého úseku tejto cesty. Prípadným zvýšením hĺbky zárezu z terajších 9 m by došlo k výraznému zväčšeniu záberov pozemkov, prípadne by si to vyžiadalo vybudovanie zárubných múrov. V súčasnosti sa trasa rýchlostnej cesty nachádza v km 24,0 vo vzdialenosti 500 – 600 m od obývaného územia obce Štiavnička, pričom územný plán obce neuvažuje z rozšírením zástavby smerom k rýchlostnej ceste za túto hranicu.
34. Popísať a uviesť v mapových podkladov podrobnejšie riešenie križovatiek.	Spracované v samostatnej prílohe SoH – situácie pre jednotlivé varianty.
Doplnenie a spresnenie rozsahu hodnotenia MŽP SR, Bratislava, 23.8. 2016, číslo: 6205/2016-1.7/ml	
7. V spolupráci so ŠOP SR upraviť trasu variantu V1 tak, aby bolo možné sprístupniť Liskovskú jaskyňu.	Variant V1 – červený bol technický preriešený. Upravilo sa smerové vedenie trasy, ktoré trasu odklonilo od skalného masívu kde sa nachádza Lisková jaskyňa smerom k obci. Existujúca príjazdová komunikácie zostala nezmenená Technické riešenie bolo prerokované na rokovaní dňa 19.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
8. V spolupráci so ŠOP SR upraviť variant V2 tak, aby nebola znehodnotená PP Skalná päsť vrátane jej pôsobenia ako krajinného prvku.	Variant V2 – modrý bol technický preriešený. Upravilo sa technické riešenie mostného objektu. Mostný objekt bol predĺžený, tak aby násypové teleso nezasahovalo do PP Skalná päsť. Technické riešenie bolo prerokované na rokovaní dňa 19.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
15. Vyhodnotiť vplyvy na chránené územia vrátane národnej siete chránených území.	Vplyvy na chránené územia sú popísané v SoH v kapitole C.III.9.
16. Opatrenia týkajúce sa chránených území vrátane sústavy Natura 2000 konzultovať so ŠOP SR.	Opatrenia boli prerokované so ŠOP SR na rokovaní konanom dňa 16.6.2019. Záznam z rokovania je prílohou tohto dokumentu v časti Doklady.
17. Identifikovať migračné trasy živočíchov (nielen cicavcov) dotknuté všetkými objektmi cesty a navrhnúť opatrenia na ich spriechodnenie.	Migračné trasy živočíchov sú popísané v SoH v kapitole C.III.7 Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy v časti Vplyv na migráciu v území. V tejto časti sú uvedené aj návrhy a opatrenia na spriechodnenie. Návrhy sú zhrnuté na spriechodnenie trás sú zhrnuté aj v opatreniach v SoH v kapitole C.IV.2.

Pripomienky z rozsahu hodnotenia **MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml**	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
Doplnenie a spresnenie rozsahu hodnotenia MŽP SR, Bratislava, 19.9.2016, číslo: 6205/2016-1.7/ml	
K vydanému rozsahu hodnotenia zaslal Inštitút pre ochranu prírody, Banská Bystrica doplnenie, v ktorom odporúča upraviť špecifické požiadavky v nasledujúcich bodoch: - žiada posudzovať navrhovaný koridor R1 od Slovenskej Ľupče po napojenie na D1 ako jeden celok a nie ako tri samostatné úseky, nakoľko len tak bude možné dôsledne posúdiť vplyv na prírodné prostredie, chránené územia a územia Natura 200. Ide o jeden ucelený objektovo a funkčne spojený celok, kde výsledok posudzovania jedného úseku môže výrazne ovplyvniť trasovanie R1 v inom úseku,	V doplnení a spresneniu rozsahu hodnotenia sa uvádza nasledovné: Uvedené doplnenie sme vyhodnotili ako neopodstatnené, z dôvodu - prepojenie bolo posudzované ako jeden celok, uvedené úpravy trasy predstavujú čiastkové zmeny, nie hľadanie nového koridoru. Posúdenie vplyvu na Natura 2000 bude v ďalších dokumentáciách (správa o hodnotení vyhodnotené),
- tento spojený úsek (SL-D) žiada posudzovať ako jeden z variantov prepojenia R1 a D1, nakoľko existujú aj iné alternatívy prepojenia R1 a D1, ktoré majú podľa ich názoru, podstatne menší dopad na prírodné a životné prostredie dotknutej oblasti.	V doplnení a spresneniu rozsahu hodnotenia sa uvádza nasledovné: - pokiaľ požiadavka smeruje k inej variante prepojenia R1 a D1 a to k R3, tak takáto požiadavka je opodstatnená, avšak uplatňuje sa v posudzovaní strategických materiálov (SEA), akým však súčasne predkladané Oznámenia o zmene nie sú, a preto požiadavky nezaraďujeme do rozsahu hodnotenia pre navrhovanú činnosť „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok Juh – križovatka D1“.
Doplnenie a spresnenie rozsahu hodnotenia MŽP SR, Bratislava, 26.9. 2016, číslo: 6205/2016-1.7/ml	
K vydanému rozsahu hodnotenia zaslala obec Lisková pripomienky, v ktorej žiada zmeniť pôvodné znenie v určení variantov – variant začínajúci od napojenia v cca 24 km po križovatku D1 x cesta I/18 s možnosťou napojenia medzi plánovanou križovatkou červeného variantu podľa zámeru a križovatkou D1 s cestou I/18 na – variant začínajúci od napojenia v cca 24km po križovatku D1 x cesta I/18 s možnosťou napojenia medzi km 12,5 D1 a križovatkou D1 s cestou I/18.	Splnením tejto podmienky je návrh variantu V3 – oranžového tak ako je definovaný v technickom podklade pre potreby SoH.
Doplnenie a spresnenie rozsahu hodnotenia MŽP SR, Bratislava, 26.9.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml	
Pre variant V1 a V2 vyhodnotiť a uplatniť také opatrenia a také technické riešenia, aby prevádzka Mondi SCP a.s. Ružomberok nebola obmedzená a ohrozená navrhovanou činnosťou.	Podrobnejšie vplyvy na Mondi SCP a.s. sú vyhodnotené v SoH v kapitole C.III.16 Iné vplyvy. Technické riešenia variantov boli vypracované aby prevádzka Mondi SCP bola obmedzená čo najmenej.
Pre všetky varianty vyhodnotiť a uplatniť také opatrenia a také technické riešenia, ktoré zohľadňujú a neobmedzujú pripravované strategické a rozvojové investície spoločnosti Mondi SCP a.s., Ružomberok a to predovšetkým „Projekt 2000 v Mondi SCP, a.s. Ružomberok a „Projekt ECO plus v Mondi SCP, a.s. Ružomberok“.	Podrobnejšie vplyvy na Mondi SCP a.s. sú vyhodnotené v SoH v kapitole C.III.16 Iné vplyvy. Zahrnuté boli aj pripravované strategické a rozvojové projekty Mondi SCP
Pre všetky varianty vyhodnotiť a uplatniť také opatrenia a také technické riešenia, ktoré zohľadňujú a neobmedzujú spoločnosť Mondi SCP, a.s. vo využívaní územia na pozemkoch parc. Č 2464/1, 2464/2, 2463/1 registra C, k.ú. Lisková pre potreby dočasného skládkovania dreva.	Podrobnejšie vplyvy na Mondi SCP a.s. sú vyhodnotené v SoH v kapitole C.III.16 Iné vplyvy. Do vyhodnotenia boli zahrnuté aj vypísané parcely, ktoré slúžia na dočasnú skládku dreva, aj úprava skladu v rámci projektu 2000
Detailne vyhodnotiť dopady navrhovanej činnosti na prevádzku a budúce rozvojové zámery spoločnosti SCS a.s. a v tej súvislosti vyhodnotiť a vyšpecifikovať všetky možné obmedzenia a potenciálne ohrozenia bezpečnosti prevádzky, vrátane spracovania návrhu opatrení eliminujúce obmedzujúce vplyvy.	Podrobnejšie vplyvy na Mondi SCP a.s. sú vyhodnotené v SoH v kapitole C.III.16 Iné vplyvy. Táto kapitola pojednáva aj o dopadoch navrhovanej činnosti.
Detailne rozpracovať taký variant, ktorým nie je územie vo vlastníctve SCP a.s. priamo dotknuté umiestnením stavebných objektov R1 a ktorým nie sú prevádzka a budúce rozvojové zámery spoločnosti nijako obmedzené.	Túto požiadavku spĺňa technické riešenie a trasovanie variantu V3 – oranžového.

Pripomienky z rozsahu hodnotenia **MINŽP, Bratislava 5.8.2016, číslo:6205/2016-1.7/ml**	**Zapracovanie riešení k pripomienkam z RH**
Vyhodnotiť vplyv prevádzky Mondi SCP a.s. vrátane očakávaného vplyvu projektov „Projekt 2000 v Mondi SCP, a.s., Ružomberok“ a „Projekt ECO Plus v Mondi SCP, a.s. Ružomberok“ na navrhovanú činnosť (napr. emisie pár, hluk a pod.) a v prípade identifikácie negatívnych vplyvov navrhnúť a uplatniť opatrenia.	Vplyv prevádzky Mondi SCP na navrhovanú činnosť bol posúdený v rámci kapitoly C.III.16 Iné vplyvy.
Pre všetky varianty vyhodnotiť obmedzenia spoločnosti Mondi SCP a.s. počas výstavby a navrhnúť a uplatniť eliminujúce opatrenia.	Všetky varianty boli vypracované tak aby minimalizovali obmedzenie prevádzky Mondi SCP. Hlavným opatrením je vedenie trasy R1 na mostnej estakáde (V1 a V2) na okraji predpokladaného územného rozvoja Mondi SCP.
Pre každý variant uvažovať s napojením R1 na cestu I/18 na východnom vstupe do mesta Ružomberok tak, aby bolo zabezpečené efektívne napojenie výrobného závodu na sieť rýchlostných komunikácií a diaľnic.	Túto požiadavku spĺňajú všetky varianty a sú zahrnuté v technických podkladoch.
Pre všetky varianty navrhnúť kompenzačné opatrenia, ktorými budú kompenzované také obmedzenia činnosti, rozvojových zámerov a využívania územia spoločnosti Mondi SCP a.s., ktoré nebude možné eliminovať ani prijatím žiadnych opatrení.	Zmierňujúce opatrenia (najmä opatrenia proti hluku) boli zapracované do technických podkladov. Situácia, kedy by bolo potrebné podľa tejto podmienky navrhovať kompenzačné opatrenia nenastala podľa nášho názoru.