

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Slovenská správa ciest

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Továrenská 7, 813 44 Bratislava

II. Základné údaje o zámere

1. Názov

Diaľnica D1 v úseku Višňové - Martin

2. Účel

Zlepšenie dopravy vybudovaním kapacitnej komunikácie

3. Užívateľ

Všeobecní užívatelia komunikácií

4. Umiestnenie

Trasa diaľnice je umiestnená na území okresov Žilina a Martin.

Varianty diaľnice sa katastrálne dotýkajú územia nasledovných obcí:

- okres Žilina: Višňové, Stráňavy, Strečno, Nezbudská Lúčka
- okres Martin: Lipovec, Vrútky.

5. Termín začatia a ukončenia stavby

november 1999 - september 2003

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

V úseku diaľnice D1 Višňové - Martin sú navrhnuté dva základné varianty:

- úžinový variant
- tunelový variant.

"Úžinový variant" rieši prekonanie masívu Malej Fatry medzi Žilinskou a Turčianskou kotlinou vedením trasy Strečnianskou úžinou - prielomom Váhu medzi Lúčanskou a Krivánskou Malou Fatrou. V koridore trasy úžinového variantu je založené hlavné komunikačné prepojenie západu republiky s východom, ktoré predstavuje súčasná cesta I/18 a železničná trať Bratislava - Žilina - Košice.

Trasa úžinového variantu nadväzuje na trasu variantu južného obchvatu Višňového diaľnice D1 v úseku Hričovské Podhradie - Višňové.

"Tunelový variant" prekleňuje Malú Fatru. Modifikácie predstavujú:

- subvariant T1
- subvariant T2

Subvariant T1 nadväzuje na variant južného obchvatu Višňového z predchádzajúceho úseku diaľnice D1 Hričovské Podhradie - Višňové.

Subvariant T2 nadväzuje na trasu variantu severného obchvatu Višňového z predchádzajúceho úseku diaľnice D1 Hričovské Podhradie - Višňové v oblasti portálu tunela Hoblík.

Pre hodnotenie variantov vzhľadom na neurčitost' riešenia trasovania diaľnice D18 v období vypracovávaní Správy o hodnotení, t.j. západného či východného obchvatu Žiliny a s tým súvisiacimi dopravnými napojeniami D1 na D18, boli hodnotené rozličné schémy dopravných prepojení v logickej kombinácii:

- schéma A: tunelový variant a západný obchvat Žiliny
- schéma B: úžinový variant a západný obchvat Žiliny
- schéma C: tunelový subvariant T1 a východný obchvat Žiliny
(križovatka D1 - D18 v oblasti Višňového)
- schéma D: úžinový variant a východný obchvat Žiliny
(križovatka D1 a D18 v oblasti Strečna).

Medzičasom (október 1996) MŽP SR určilo v rozsahu hodnotenia riešenie D 18 v úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto v rámci západného variantu obchvatu Žiliny, čím sa schémy C a D i ostatné údaje v Správe o hodnotení, vzťahujúce sa na tieto schémy, stali bezpredmetnými. Napojenie D 1 a D 18 bude teda v Hričovskom Podhradí.

Základné technické riešenie navrhovaných variantov predstavuje v intenciách STN 73 6101 štvorpruhovú, smerovo rozdelenú komunikáciu kategórie D 26,5/100, so zníženou rýchlosťou v tuneloch na 80 km/hod. (1)

	Úžinový variant	Tunelový variant	
		subvariant T1	subvariant T2 ²⁾
Dĺžka trasy	17 991	12 400	9 940
Počet mostov	21	4	2
Dĺžka mostov	6 432	1 531	721
Počet tunelov	2	1	1
Dĺžka tunelov	934	7 710	7 460

¹⁾ údaje sú pri každom variante uvedené včítane spoločného úseku

²⁾ vzhľadom na iný východiskový bod, údaje nie sú porovnateľné s ostatnými variantami

Križovatky

Poloha križovatky D1 s I/18 bude závisieť od výberu úžinového či tunelového variantu. Ide o križovatku v priestore

- ⊗ Strečna a Dubnej skaly pri úžinovom variante
- ⊗ Dubnej skaly pri tunelovom subvariante T1
- ⊗ Višňového a Dubnej skaly pri tunelovom subvariante T2

Tunely

Staničenie	Názov tunela	Priemerná dĺžka	Pozdĺžny sklon	
			úsek	%
úžinový variant				
11,130-11,689	Domašín	559	11,130-11,689	+ 1,50
12,373-12,748	Košariská	375	12,373-12,748	- 1,00
tunelový variant - subvariant T1				
2,210-9,920	Višňové	7710	2,210-2,480	+ 2,65
			2,480-9,920	- 1,91
tunelový variant - subvariant T2				
0,000-7,460	Hoblík	7460	0,000-0,400	+ 0,59
			0,400-7,460	- 1,08

V úžinovom variante by boli tunely : Domašín a Košariská

V tunelovom variante T1 - tunel Višňové

V tunelovom variante T2 - tunel Hoblík

Mostné objekty: pri úžinovom variante je 21 mostov, pri variante T1 - 4 mosty a pri variante T2 - 2 mosty.

Prehľad zárezov

km	Dĺžka (m)	Maximálna výška (m)
úžinový variant		
0,000-0,080	80	6
1,130-1,590	460	12
1,860-1,920	60	5
2,360-2,670	310	7
3,210-3,770	560	16
4,440-5,680	1240	10
8,445-8,830	385	2
12,050-12,250	200	15
13,660-13,780	120	2
14,220-14,480	260	5
14,740-14,890	150	3
tunelový variant		
0,000-0,100	100	8
1,100-1,650	550	10
1,840-1,960	120	12

III. Opis priebehu posudzovania

1. Vypracovanie a predloženie Správy o hodnotení

Správu o hodnotení v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon) vypracoval kolektív fy. Enviconsult s.r.o. Žilina v septembri 1996, koordinátor RNDr. Anton Darnady, zodpovedný riešiteľ Mgr. Ivan Pirman.

Slovenská správa ciest v Bratislave (ďalej len SSC) predložila Správu o hodnotení na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len ministerstvo) dňa 14.10.1996.

2. Rekapitulácia posudzovacieho procesu

SSC dňa 20.6.1995 zaslala Východiskovú environmentálnu štúdiu (VEŠ) diaľnice D1 Višňové - Martin na ministerstvo. 29.6.1995 - zaslalo ministerstvo VEŠ na zaujatie stanoviska dotknutým obciam, dotknutým orgánom, príslušnému a povoľujúcemu orgánu. 14.10.1996 - zaslanie Správy o hodnotení diaľnice D1 Martin - Višňové navrhovateľom SSC na ministerstvo. 18.10.1996 - zaslalo ministerstvo Správu o hodnotení na zaujatie stanoviska príslušnému a povoľovaciemu a dotknutým orgánom a dotknutým obciam. 2.-12.12.1996 - verejné prerokovania Správy o hodnotení v Strečne, v Stráňavách, v Nezbudskej Lúčke, vo Višňovom, v Lipovci a vo Vrútkach .

3. Posudzovanie správy o hodnotení a stanoviská

K Správe o hodnotení vypracovali stanoviská tieto dotknuté inštitúcie (pozn.: číslo v hranatej zátvorke súvisí s citáciou stanovísk v ďalšom texte):

[5] Ministerstvo životného prostredia SR - Odbor geologickej štátnej správy, ochrany horninového prostredia a pôdy - list zo dňa 17.12.1996.

[2] Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel - list zo dňa 12.12.1996

[7] Ministerstvo obrany SR - Sekcia logistiky - list zo dňa 14.11.1996

[9] Ministerstvo pôdohospodárstva - Odbor rastlinnej výroby - list zo dňa 14.11.1996

[10] Ministerstvo kultúry SR - list zo dňa 16.12.1996.

[11] Krajský úrad - OŽP Žilina- list zo dňa 22.1.1996

[] Okresný úrad Žilina, Odbor životného prostredia - list zo dňa 23.12.1996

[1] Mestský úrad Vrútky - list zo dňa 16.12.1996

[6] Obecný úrad Višňové - list zo dňa 22.11.1996

[8] Mestský úrad Martin - Oddelenie komunálnych vecí - list zo dňa 11.11.1996

[12] Obecný úrad Lipovec - príkladá pripomienky RNDr. Branka Brodnianskeho, experta na hluk, list zo dňa 11.12.1996

[] Obvodný banský úrad Banská Bystrica - list zo dňa 18.12.1996

[3] Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica - list zo dňa 19.12.1996

[4] Slovenská agentúra životného prostredia - Odbor ochrany prírody a krajiny - list zo dňa 18.12.1996

Stanoviská je možné charakterizovať ako zhodne akceptujúce poznatky spracované a interpretované v Správe o hodnotení bez odmietnutia stavby, rešpektujúc výsledné stanovisko spracovateľa.

Stanoviská subjektov (podľa čísel uvedených v úvode tejto kapitoly) sa týkajú nasledovných okruhov:

HLUK

- ⇒ [1] protihluková ochrana motorestu Dubná skala a objektu Štrkopiesky Lipovec;
- ⇒ [11] eliminovať hluk vybudovaním protihlukových bariér,
- ⇒ [12] - analýza má v časti pojednávajúcej o hluku v spojitosti s obcou Lipovec niektoré závažné chyby a odporúča riešiť protihlukové opatrenia celým súborom opatrení na profesionálnej úrovni. Je potrebné vyhnúť sa jednoduchým matematickým modelom nezohľadňujúcim výsledky z praxe.

ODPADY

- ⇒ [5] absencia parametrov ČOV vzhľadom na presnejšie vymedzenie množstva odpadových vôd;
- ⇒ [9] z vytipovaných miest depónií pre dočasné uskladnenie nadbytočného **vyťažného** materiálu sa za ideálnu lokalitu považuje lom Dubná skala, ktorá rieši nielen uskladnenie horninového materiálu, ale i ďalšie spracovanie a využitie pre stavebné účely;
- ⇒ [11] vhodným odstránením divokých skládok v trase diaľnice pri výstavbe a optimálnym umiestnením odpadu z údržby diaľnice sa musí vysporiadať investor a prevádzkovateľ diaľnice,

CHRÁNENÉ ÚZEMIA PRÍRODY, OCHRANA VOD

- ⇒ [1] v oblasti výjazdu z tunela smerom do mesta Vrútky rešpektovať existenciu chráneného prírodného útvaru, jaskyňu Dúpna;
- ⇒ [2] v posudzovanom úseku sa nenachádzajú prírodné liečivé zdroje a zdroje minerálnych stolových vôd chránené v zmysle zákona NR SR č. 277/1994 Z.z. o zdravotnej starostlivosti, ako aj prirodzene sa vyskytujúce zdroje prírodných minerálnych alebo termálnych vôd, ani ich ochranné pásma,
- ⇒ [11] po stránke vodného hospodárstva s trasou súhlasíme za dodržiavania podmienok ochrany povrchových a podzemných vôd,
- ⇒ [11] požadujeme také technické riešenie vodného zdroja Stráňavy, aby tento významný vodný zdroj mohol byť za určitých podmienok zachovaný,
- ⇒ [11] zásah do lesného pôdneho fondu nebude až taký významný vzhľadom na to, že trasa sa len okrajovo dotkne lesného pôdneho fondu a rozsiahlejších lesných porastov,
- ⇒ [11] zásah do poľnohospodárskeho fondu je značný a významný, nakoľko pomerne úzke údolie vážskej nivy má najkvalitnejšiu a často jedinou vhodnú pôdu na obhospodarovanie práve v trase, kadiaľ je trasa diaľnice z technického, ekologického a ekonomického hľadiska najvhodnejšia a často jedine možná.

INFRAŠTRUKTÚRA

- ⇒ [1] požiadavka vyriešenia napojenia štátnej cesty I/18 na diaľnicu v oboch smeroch v lokalite Dubná skala;
- ⇒ [1] vyriešenie križovania diaľnice s prístupovou cestou do obce Lipovec;

VÝBER VARIANTU

- ⇒ [1] súhlas s tunelovým variantom;
- ⇒ [2] odporúčenie realizovať niektorý z tunelových variantov;
- ⇒ [3] vhodnejší je tunelový variant a na základe porovnania subvariant T2;
- ⇒ [4] vyhovujúcejší je tunelový variant pri rešpektovaní a uplatňovaní opatrení špecifikovaných v príslušnej kapitole;
- ⇒ [5] geologická stavba umožňuje počítať prioritne s tunelovým variantom (menšie problémy pri sanácii zosunov), hydrogeologické a tektonické podmienky podmieňujú vznik určitých problémov pri razení tunelov, s týmito podmienkami je možné vysporiadať sa prostredníctvom vhodných technológií, tunelové subvarianty majú kratšiu trasu a menšie dopady na životné prostredie;
- ⇒ [6] z diskusie na verejnom prerokovaní v obci Višňové vyplynulo, že väčšia časť zúčastnených občanov sa prikláňa k severnému variantu (T2) vedenia diaľnice, pre obec Višňové **nie je únosný ani jeden z navrhovaných variantov**, požiadavka riešenia nimi navrhovaného variantu..

K tomuto stanovisku ministerstvo odpovedalo listom zo dňa 26.11.1996, v ktorom uviedlo, že návrh variantov vypracováva a predkladá Slovenská správa ciest. Ministerstvo práve z dôvodov ochrany životného prostredia vypracovalo a uplatňuje zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, takže nemá žiadny dôvod na prijatie nevhodných a neprijateľných záverov.

- ⇒ [10] vedenie D1 južným obchvatom Žiliny od Sverepca po Višňové nerieši problém celkového riešenia uzlového bodu Žilina a jeho začlenenie do európskeho dopravného systému. Riešenie vidíme v zásadnom prístupe riešenia nadradeného, teda európskeho dopravného systému, z ktorého sa postupne odvíjajú dielčie úseky a etapy, vrátane problémov kultúrnej krajiny,
- ⇒ [7] bez pripomienok k Správe o hodnotení;
- ⇒ [8] diaľnica D1 v úseku Višňové - Martin sa nedotýka územia mesta Martin (k.ú. Priekopa);
- ⇒ [9] z hľadiska ochrany PPF je jednoznačne vhodnejší tunelový variant, preferencia T2. Pre dočasné uskladňovanie nadbytočného vyťaženého materiálu považujú za ideálnu lokalitu - lom Dubná skala,
- ⇒ [11] prikláňame sa k variantu 1 s presadzovaním tunelového variantu.

INÉ

- ⇒ [1] estetizácia technického diela v oblasti Lipovca ,

K Správe o hodnotení vplyvov diaľnice D1 v úseku Višňové - Martin na životné prostredie vypracoval odborný posudok RNDr. Anton Mocik, CSc. a kolektív.

Posudzovateľ kladne hodnotil profesionálnu úroveň, bez vážnejších výhrad ku kvalite a rozsahu spracovania riešenej problematiky.

Po formálnej a obsahovej stránke konštatoval splnenie náležitostí požadovaných zákonom NR SR č. 127/1994 Z.z., prílohou č.3.

Z ďalších atribútov vyzdvihol najmä:

- stručnosť, kompaktnosť, kompatibilitu a výpovednosť textu,

- primeranosť počtu strán na jednej strane a detailnosť na strane druhej, čím Správa o hodnotení dosiahla najvyššie kritériá pre hodnotenie kvality dokumentácie,
- prehľadnosť architektúry a pestrosť textu vzhľadom na množstvo údajov zahrnutých do početných kapitol a subkapitol predpísaných osnovou uvedenou v prílohe č.3 zákona,
- vynikajúcu údajovú bázu - využitie prakticky kompletnej dostupnej škály dokumentácie k jednotlivých hodnotených problémom,
- praktické vyjadrenie priestorovej syntézy vplyvov podľa katastrálnych území dotknutých sídiel ako rekapitulácie širokej údajovej bázy, vhodnej pre prezentáciu čitateľnú poloodbornou i laickou verejnosťou,
- čitateľnosť textu za použitia sumarizačných odsekov na konci väčšiny kapitol.

Z pripomienok posudzovateľa je potrebné uviesť:

- absenciu mapového priemetu geologických podmienok,
- neproporcionálnu orientáciu na úžinovú variant,
- prepojenosť interpretácií Správy o hodnotení na mapové vyjadrenie,
- menšie faktografické a terminologické nepresnosti z oblasti problematiky zdrojov prírodných minerálnych a termálnych vôd a ich ochranných pásiem, problematiky chránených území prírody, kultúrnych a historických pamiatok,
- absenciu ovplyvnenia overených výhradných ložísk,
- absenciu programu revitalizácií formou budovania náhradných biotopov.

4. Prerokovanie správy o hodnotení verejnosťou

Verejné prerokovania sa realizovali v rozpätí 2. až 12. decembra 1996 vo všetkých dotknutých obciach. Verejné prerokovania majú znaky jednotného scenára vo forme technickej, environmentálnej a koncepcnej prezentácie investormi, spracovateľmi technickej štúdie a Správy o hodnotení vplyvov v úvode a diskusiou so simultánnou reakciou písaných v závere.

Zo zápisníc vyplývajú nasledovné reakcie dotknutých obyvateľov:

Verejné prerokovanie správy o hodnotení v obci Višňové

- V úseku D1 Hričovské Podhradie -Višňové občania pripúšťajú obidve riešenia vedenia trasy diaľnice D1 v ich katastri. Požiadavka vyrovnať trasu južného variantu.
- uprednostňujú severný variant (T2),
- v úseku D1 Višňové - Martin sa prikláňajú k tunelovému variantu,
- podľa vyjadrenia starostu obce Višňové zodpovedá záznam priebehu verejného prerokovania, nemajú voči nemu námietky, obec je proti úžinovému variantu a variantu vstupu diaľnice do Višňovskej doliny,
- počet zúčastnených občanov vrátane členov obecného zastupiteľstva - 92;

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení v obci Strečno

- všetci občania sú za riešenie diaľnice tunelovým variantom, ktorý nezasahuje do ich katastrálneho územia,
- úžinovú variant predstavuje trvalý zásah do zastavaného územia, v obci by sa likvidovalo 20 rodinných domov,
- podľa vyjadrenia starostu je obec za tunelový variant, ktorý bol zaplánovaný aj do nového Územného plánu obce Strečno,

- z hľadiska rozvoja cestovného ruchu obec Strečno žiada realizovať privádzač diaľnice D1 na I/18, ktorý vedie pod národnou kultúrnou pamiatkou hradom Strečno a Pamätníkom francúzskych partizánov,
- v prípade schválenia úžinového variantu žiadajú vyvolať nové rokovanie s obcou Strečno,
- počet zúčastnených občanov vrátane členov obecného zastupiteľstva - 74;

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení v obci Nezbudská Lúčka

- občania sú za riešenie diaľnice tunelovým variantom, ktorý nezasahuje do ich katastrálneho územia, úžinový variant likviduje obec,
- súhlas starostu obce so záznamom bez pripomienok,
- počet zúčastnených občanov vrátane členov obecného zastupiteľstva - 11;

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení v obci Stráňavy

- občania sú za riešenie diaľnice tunelovým variantom, ktorý nezasahuje do ich katastrálneho územia;
- žiadajú v rámci vyvolanej investície vybudovať nový vodný zdroj,

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení v obci Lipovec

- občania sa prikláňajú k riešeniu diaľnice tunelovým variantom,
- počet zúčastnených občanov vrátane členov obecného zastupiteľstva - 6;
- vznesený návrh opatrení, ktoré sú akceptované v bode V/3 tohoto materiálu,

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení vo Vrútkach

- občania sú za riešenie diaľnice tunelovým variantom,
- počet zúčastnených občanov vrátane členov zastupiteľstva - 9;

Zo špecifických požiadaviek občanov sa na verejných prerokovaniach Správy o hodnotení viacnásobne opakovala požiadavka participácie obcí nachádzajúcich sa v blízkosti diaľnic na prerozdelení poplatkov odvádzaných za užívanie diaľnic.

5. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k Správe o hodnotení

K Správe o hodnotení nedošli ďalšie stanoviská. Odborný posudok RNDr. Brodnianskeho, Lipovec, je uvedený v časti 3 a jeho odporúčania v bode V/3 tohoto materiálu.

IV. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti a porovnanie variantov

Vplyvy jednotlivých variantov trasy D1 v úseku Višňové - Martin boli identifikované nasledovne:

- imisie z dopravy

Významnosť vplyvu limituje počet zasiahnutých obyvateľov a prognózovaná produkcia ročných emisií z dopravy. Najväčší počet obyvateľov by bolo postihnutých pri úžinovom a nulovom variante.

- hluk

Podľa prognózy by najväčší počet obyvateľov ovplyvnených hlukom (vrátane zostatkovej dopravy) bol pri úžinovom a nulovom variante. Čiastočne budú dotknuté hlukom okraje obcí v trase vedenej mimo tunel.

- asanácie

Asanáciu obytných a hospodárskych objektov vyžaduje úžinový variant, čím budú dotknutí : v obci Višňové 20 ľudí, Stráňavy 16, Strečno 100, Nezbudská Lúčka 32.

- prijateľnosť činnosti pre obce

Podľa prieskumu verejnej mienky majú najväčšiu preferenciu tunelové subvarianty, potom nulový variant a neprijateľný je úžinový variant. Markantný je silný protipostoj obyvateľov Strečna a Nezbudskej Lúčky proti úžinovému variantu z dôvodu obavy obyvateľstva z ovplyvnenia vzhľadu a kvality krajiny, čo by narušilo plánované aktivity v oblasti cestovného ruchu a agroturistiky;

Višňové pripúšťa obidve riešenia vedenia trasy diaľnice v ich katastri. Požadujú posunutie privádzača Žilina čo najďalej od obce; vyrovnanie trasy pri južnom variante,

- geotechnické podmienky

Podľa dĺžky zasiahnutia geodynamicky a tektonicky zraniteľných oblastí je poradie výhodnosti nasledovné: nulový → T1 → T2 → úžinový variant.

- kontaminácia povrchových vôd

So zohľadnením technológií, dĺžok úsekov jednotlivých variantov, počtu malých povodí a pod., je náchylnosť na kontamináciu povrchových vôd najväčšia pri nulovom variante, menej pri úžinovom variante a najmenej pri tunelových subvariantoch.

- ovplyvnenie využívaných zdrojov podzemných vôd

Závisí od miery kontaktu trasy s PHO VZ a od významnosti zdroja. Vodohospodársky je najprijateľnejší nulový variant, menej úžinový. Ovplyvnenie zdrojov je možné pri variante T1, menej pri T2.

- záber pôd

Záber pôd v nulovom variante nie je žiadny. Tunelové subvarianty vyžadujú minimálny záber pôd. Úžinový variant by si vyžiadal najväčší záber pôd prevažne s vysokou bonitou.

- vplyvy na biodiverzitu a genofond

Povrchové vedenie trasy diaľnice predstavuje nielen priamu fyzickú likvidáciu fyto- a zoocenóz, ale aj podstatnú zmenu životných podmienok na značnej rozlohe. Okrem kvantitatívnych zmien predstavuje úžinový variant v dôsledku pôsobenia emisií aj ich kvalitatívnu mutáciu. Povrchový variant je preto najmenej prijateľný z titulu očakávaných významných zmien v štruktúrach fyto- a zoocenóz, až zánik niektorých citlivejších druhov, prípadne celých spoločenstiev. V tunelových subvariantoch sa z podstatnej časti predchádza uvedeným javom. Variant nulový je o málo výhodnejší ako variant úžinový.

- ovplyvnenie štruktúry a scenérie

Podľa subjektívneho prístupu spracovateľov Správy o hodnotení a konzultovaných autorov odborného posudku, existuje zhoda v určovaní poradia vhodnosti v smere T1 resp. T2 → úžinový → nulový variant.

- vplyvy na územný systém ekologickej stability a chránené územia prírody

Vybudovaním trasy diaľnice úžinou by ešte viac postihlo početné biocentrá, genofondové plochy a biokoridory od provinciónálnej po lokálnu úroveň. Neprijateľný je aj súčasný stav. Trasovanie diaľnice v niektorom z tunelových subvariantov je z pohľadu prvkov ekologickej kostry stability jediným vhodným riešením.

- vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

V komplexe tohto problému je potrebné zohľadňovať najmä kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská, štruktúru sídel, architektúru a budovy, poľnohospodársku výrobu /efektívnosť prepravy produktov, záber PPF, narušenie organizácie PPF/, lesné hospodárstvo /rozdelenie lesných celkov, zásah do porastov ochranných a hospodárskych lesov, záber LPF, ovplyvnenie zdravotného stavu lesných porastov produkciou exhalácií/, vplyvy na existujúcu dopravu /aj počas výstavby/, vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch a technickú infraštruktúru. Na princípe sumy a priemeru poradí vhodností podľa širšieho a zúženého súboru ukazovateľov je poradie vhodnosti tohto komplexu nasledovné: T2 → T1 → nulový → úžinový variant.

- dopravné aspekty

Dopravné aspekty reprezentované dopravnými výkonmi, spotrebou času, spotrebou pohonných hmôt a predpokladanou nehodovosťou, sú vyhodnotené tunelové subvarianty ako výhodnejšie oproti úžinovému trasovaniu. V tomto súbore problémov je najnevýhodnejší nulový variant.

- riziká činnosti

Riziká činnosti spočívajú najmä v možnosti vzniku havárií, deštrukcie stavby, riziká v dôsledku interakcií diaľnice s mikroklimou pri povrchovom variante a riziká vyplývajúce zo zablokovania dopravy v uzavretom priestore v tunelových variantoch. Z hodnotenia v rámci Správy o hodnotení i odborného posudku vyplýva nasledovná hierarchia vhodnosti: tunelové subvarianty → úžinový variant → nulový variant.

- ekonomické podmienky

Z hľadiska predbežnej cenovej kalkulácie sú rozdiely v jednotlivých variantoch až 2 miliardy. „Najlacnejší“ je úžinový variant, cca o 1 miliardu je drahší variant T2 a najdrahší (o 2 miliardy oproti úžinovému) je subvariant T1.

V. Závery

1. Závorečné stanovisko k činnosti

S výstavbou diaľnice D1 v úseku Višňové - Martin sa súhlasí.

2. Odporúčaný variant

Poradie variantov na princípe jednoduchého porovnávania vhodnosti variantov podľa

- všetkých environmentálnych problémov (stĺpec „a“) špecifikovaných v predchádzajúcej kapitole (podľa „ΣØ“, tabuľky)
- zúženého výberu najdôležitejších z nich (pozri stĺpec „b“ resp. „Ø“, tabuľky)

je takého:

	a	b
úžinový	4.	4.
T1	2.	1.
T2	1.	2.
nulový	3.	3.

a - preferencia bez určenia váh problémov [ΣØ], b - preferencia s určením váh problémov [Ø]

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	ΣØ	Ø
úžinový	3	4	4	4	4	3	2	4	4	3	4	3,42	2,5	2,33	2	3,28	3,58
tunelový T1	1	2	1	1	2	1	3	2	1	1	1	1,71	1,5	1,67	4	1,66	1,42
tunelový T2	1	2	1	1	3	1	3	2	1	1	1	1,57	1,5	1,67	3	1,64	1,58
nulový	4	3	1	3	1	4	1	1	3	4	3	2,71	4,25	3,67	1	2,64	3,04

1 - imisie z dopravy

2 - hluk

3 - asanácie v obytnej zóne

4 - prijateľnosť verejnosťou

5 - geotechnické podmienky

6 - kontaminácia povrchových vôd

7 - zdroje podzemných vôd

8 - záber pôd

9 - biodiverzita a genofond

10 - štruktúra a scenéria

11 - územný systém ekologickej stability a ochrana prír.

12 - urbánny komplex a využívanie zeme

13 - dopravné aspekty

14 - riziká činnosti

15 - ekonomické podmienky

Podľa širšieho i zúženého výberu ukazovateľov je z hľadiska životného prostredia výhodnejší tunelový variant. Zaujímavá je lepšia prijateľnosť tunelového variantu oproti úžinovému, ktorý je takmer po všetkých stránkach najmenej výhodný.

Rozdiely v subvariantoch tunelového riešenia sú minimálne. T1 má o niečo výhodnejšie geotechnické podmienky, T2 je zas vhodnejší, pretože nezasahuje ochranné pásmo VZ, ani potencionálne chránené územie prírody. Podpovrchovým vedením T1 je zároveň splnená podmienka obce Višňové o zachovaní rázu Višňovskej doliny. Je potrebné

tiež zdôrazniť, že napojenie úseku Višňové - Martin na južný obchvat Višňového rieši priamy kontakt diaľnice s obývaným územím na rozhraní obce Višňové a Rosiny.

Sociálne je úžinný variant neprijateľný. Z hľadiska postojov verejnosti sú akceptovateľné len tunelové varianty.

Pre odmietavé stanovisko obyvateľov dotknutých sídiel, zložitost' geotechnických, stavebno-technických podmienok a koncentrovanost' javov a prvkov legislatívne chránených, aj z hľadiska územného rozvoja a nižšej ekonomicko - dopravnej efektivity je možné konštatovať neprijateľnosť úžinného variantu.

Na základe výsledkov hodnotenia tunelových subvariantov v Správe o hodnotení v koordinácii s environmentálnym hodnotením úseku D1 Hričovské Podhradie - Višňové a na základe stanovísk zúčastnených subjektov, ako aj výsledkov verejných prerokovaní je možné považovať

obidva tunelové subvarianty za porovnateľne výhodné.

Subvariant T1 má výhodnejšie geotechnické podmienky, ale môže ním byť potencionálne ohrozený infiltračný a akumulčný režim VZ Višňové - Studničky. Indície o zasahovaní diela do navrhovaného chráneného územia Hoblík, resp. do lokality bioticky i krajinársky cenenej Višňovskej doliny - prímestskej rekreačnej zóny Žiliny nie je možné potvrdiť, nakoľko podpovrchové - tunelové - vedenie trasy tento problém obchádza.

Z týchto dôvodov sa konštatuje rovnocennost' obidvoch tunelových subvariantov, ale vzhľadom na predchádzajúci, už posúdený úsek Sverepec - Višňové, sa odporúča variant T1.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravu výstavby a realizácie činnosti

Z výsledkov environmentálneho hodnotenia, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho orgánu, záznamov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od jednotlivých občanov a posudku, vyplynuli návrhy opatrení a kompenzácií, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy a realizácie stavby. Jedná sa o tieto podmienky:

Imisie z dopravy

- situovať prístupové cesty na stavbu čo najďalej od sídiel,
- počas stavebných prác udržiavať prístupové cesty v bezprašnom a bezbahnovom stave, škodliviny v prízemných vrstvách odstraňovať používaním postrekovacích vozidiel, úprava prevádzky nákladných vozidiel mimo skorých ranných a neskorých večerných hodín, kedy sa spravidla vyskytuje inverzné, málo veterné počasie s nepriaznivými rozptylovými podmienkami,
- realizovať protiimisnú vegetačnú ochranu sídiel (kombinácia s protihlukovými a optickými bariérami),

- umiestňovať tunelové výduchy mimo hlbších morfológických depresií so zohľadňovaním lokálnych rozptylových podmienok;

Hluk

- inštalácia zvislých protihlukových clôn v obciach susediacich s D1, v miestach obojstranných clôn inštalácia zvislo zalomených clôn, čo najbližšie k zdroju hluku, protihlukové clony architektonicky harmonizovať s okolitým prostredím /prírodné alebo imitované materiály a farby/, clony umiestniť v rozsahu určenom správou o hodnotení (tabuľky č. 123 a 124),
- v oblastiach portálov tunelov umiestniť protihlukové clony s najvyššou výškou pri portáli a postupným klesaním a odklonom od koruny komunikácie,
- v prípade preukázania monitoringom nadlimitné hodnoty hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny,

Tab.123 Umiestnenie protihlukových stien - diaľnica D1

Sídlo	km		výška clony (m)	dĺžka clony (m)	plocha (m ²)
Tunelový variant - subvariant T1					
Višňové	2,00-2,20	L'	2,0	200	400
Lipovec	10,80-11,40	L'	2,0	600	1200
Vrútky	11,60-12,20	P	2,0	600	1200
Spolu				1400	2800
Tunelový variant - subvariant T2					
Višňové	0,00-0,50	P	2,0	1000	2000
Lipovec	10,80-11,40	L'	2,0	600	1200
Vrútky	11,60-12,20	P	2,0	600	1200
Spolu				2200	4400

Tab.124 Umiestnenie protihlukových stien - zostatková doprava

Sídlo		výška clony (m)	dĺžka clony (m)	plocha (m ²)
Tunelový variant				
Strečno	L'	2,0	250	500
Vrútky	L'	3,0	1100	3300
	P	2,0	700	1400
Spolu			2050	5200
Úžínový variant				
Strečno-Nezbud.Lúčka	L'	2,0	1050	2100
	P	2,0	150	300
Vrútky	L'	3,0	1100	3300
	P	2,0	700	1400
Spolu			3000	7100

- posúdiť účinnosť protihlukových opatrení v rámci navrhovaného technického riešenia v zmysle Vyhlášky MZ SR č. 14/1977 Zb. na kritických miestach trasovania diaľnice v blízkosti obcí,
- v oblasti obce Lipovec a Višňové riešiť minimalizáciu hluku súborom opatrení,
- mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhaláciami v okolitých obciach, pravidelne čistiť a udržiavať komunikácie,
- stavebnú činnosť organizovať tak, aby nedochádzalo k nadmernému hlukovému a imisnému zaťaženiu obyvateľov priľahlých častí dotknutých obcí,

Asanácie

- finančné vysporiadanie v zmysle platných predpisov;

Prijateľnosť činnosti pre obce

- kooperácia dodávateľa stavby s obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby;
- zriadiť prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF,
- pri riešení ďalšieho stupňa dokumentácie doriešiť križovanie miestnej komunikácie na Lipovec s diaľnicou,
- doriešiť požiadavku obce Strečno ohľadne privádzača D1 na I/18, ktorá vedie pod národnou kultúrnou pamiatkou hradom Strečno a Pamätníkom francúzskych partizánov,
- vypracovať novú, resp. zabezpečiť úpravu územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí na základe vyvolanej potreby,

Geotechnické podmienky

- realizovať podrobný geologický prieskum pozdĺž vybranej trasy s dôrazom na doteraz detekované úseky nestabilných, resp. potencionálne nestabilných úsekov,
- v ďalších stupňoch projektu je potrebné navrhnuť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia /drenáže, oporné múry, kotvenie, priťaženie pätiiek svahov, výmena málo únosného podložia/ s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov a estakád a tunelov,
- optimalizácia trasy a nivelety diaľnice s dôrazom na elimináciu zásahov do nestabilného prostredia a minimalizáciu previsov resp. deficitov v materiálovej bilancii,
- pri voľbe tunelových variantov sa vyžaduje realizácia prieskumu pre zriadenie dočasných depónií vyťaženého horninového materiálu, prípadne overiť možnosti deponovania materiálu na navrhovaných lokalitách Višňové-Brezník, lom Dubná skala, lokalita pri východnom okraji

obce Stráňavy z hľadiska chránených území prírody, dopravnej prístupnosti, vzdialenosti od stavby, vzdialenosti od sídel atď., prípadne jeho využitia pre betónové konštrukcie mostov a tunelového ostenia, v obaľovačke vo Višňovom alebo iného využitia,

- v prieskumných prácach sa zamerať predovšetkým na :

- stanovenie rozhrania kontaktu pokryvných útvarov so skalným podložím
- určenie stupňa a dosahu zvetrania skalného podložia
- laboratórnymi, prípadne terénnymi skúškami zistiť fyzikálno - chemické vlastnosti hornín ako je modul deformácie, modul pružnosti, pevnosť horniny v tlaku, ťahu a šmyku
- vŕtateľnosť a rozpojitelnosť horniny
- zatriedenie hornín pre návrh technologického razenia (NRTM a TBM) podľa klasifikácie príslušných noriem
- určenie hladiny podzemnej vody, jej kolísanie, smer, filtračné vlastnosti horninového prostredia ako aj prípadnú agresivitu na betón a oceľ. Režim podzemných vôd bude potrebné sledovať tak počas výstavby , ako aj počas prevádzky tunela
- posúdiť stabilitu svahov portálov úsekov

- vykonať hydrogeologický prieskum zameraný okrem iného aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia,

- hydrogeologickým prieskumom zistiť prítomnosť preferovaných smerov odtokov dažďových vôd a prúdenia podzemných vôd, ktoré teleso diaľnice prehradí, aby bolo možné zoslabiť bariérový efekt, ktorý môže viesť k vytváraniu akumulácie dažďovej vody a k znižovaniu produkčnosti pôdy,

- vykonať podrobný inžiniersko-geologický prieskum v miestach zosuvných území za účelom zistenia geotechnických vlastností územia, stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia,

- spresniť geotechnické podmienky pre vedenie trasy najmä v tuneloch a s ohľadom na inžiniersko - geologické a hydrogeologické pomery územia,

- vypracovať podrobnú analýzu geologického prostredia stavby vedenia trasy, puklinovosť horninového prostredia s vymapovaním tektonických línii, zloženie a mocnosť súvrství, ich sklon, veľkosť a dynamiku svahových porúch,

- dopracovať technické riešenie navrhovaných opatrení a takto vyhodnotiť jednotlivé tunelové varianty,

- technicky podrobne navrhnuť v rámci ďalšej projektovej dokumentácie navrhované sedimentačné nádrže, retenčné nádrže a norné steny pri zaústeniach kanalizačného systému diaľnice do recipientov, posúdiť potrebu rozsiahleho záberu pôdy, vhodnosť ich umiestnenia aj z biotického hľadiska, zároveň posúdiť možnosť vytvorenia zasakovacích priestorov, resp. biologických čističiek odpadových vôd z diaľničnej kanalizácie.

Kontaminácia povrchových vôd

- pri dimenzovaní odvádzania odpadových vôd z povrchu vozovky (cez sedimentačné nádrže) vylúčiť vypúšťanie do tokov s prietokmi menšími ako 10 l/s, u tokov s prietokmi do 100 l/s vylúčiť vypúšťanie odsedimentovaných odpadových vôd v obdobiach minim,

-počas výstavby dbať na ochranu vodných tokov, maximálne obmedziť stavebné manipulácie v ich okolí, venovať zvýšenú pozornosť technickému stavu vozidiel pohybujúcich sa v okolí tokov;

-stanoviť podmienky pre výstavbu mostných objektov z hľadiska minimalizácie vplyvov na ekosystémy vodných tokov,

- osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce pozmeňujúce vodný režim (odvodnenia, kanalizácia, sanácia zosuvných území) pre tie bioticky významné územia, ktoré sú viazané na špecifický vodný režim (ekosystémy vodných tokov) a stanoviť osobitné podmienky pre fázu výstavby,

- odvodnenie telesa diaľnice v celej dĺžke kanalizáciou. V oblasti tokov odkanalizovať diaľnicu s odvedením splachových vôd do záchytiek, prípadne sedimentačných nádrží s následným čistením tak, aby sa zamedzilo odtoku nebezpečných látok.

Ovplyvnenie využívaných zdrojov podzemných vôd

- na ochranu VZ Lipovec realizovať nadštandardné opatrenia /izolácie.../ na zamedzenie úniku odpadových vôd do priestoru alúvia Váhu, odkanalizované vody zaústiť v dostatočnej vzdialenosti od PHO II. stupňa vonkajšieho, monitorovať odvádzané vody z hľadiska množstva, monitorovať kvalitu vôd VZ Lipovec vo vzťahu k zrážkovým extrémom, v zimnom období sa vyžaduje údržba vozoviek za použitia inertných posypov,

- vo vzťahu k odporúčanému variantu preukázať hydrogeologickým prieskumom možnosti zabudovania tunelovej rúry vzhľadom na ochranu množstva a kvality vôd VZ Stráňavy-Rybníky, prípadne vybudovanie náhradného vodného zdroja,

- stavebné dvory situovať a zriaďovať s legislatívne predpísaným vybavením a podľa možnosti mimo úsekov karbonatických komplexov a mimo PHO uvedených vodných zdrojov;

Záber pôd

- finančná kompenzácia v zmysle platných predpisov;

- v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať dokumentácii o zábere pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu,

Biodiverzita a genofond

- pre účely minimalizácie stresových faktorov ako je hluk, prašnosť, rušenie živočíchov, ich priama likvidácia /napr. menej pohyblivých druhov/, likvidácia ich biotopov, zamedzenie migrácie cez stavenisko, prípadné výrubu stromov a mimolesnej drevinovej vegetácie načasovať mimo obdobia hniezdzenia vtákov (t.j. v čase mimo obdobia apríl až október),

- v oblastiach hydrických interakčných prvkov i lokálnej úrovne (cca km 10,3 až 11,3) dbať na zachovanie funkčnosti biokoridoru, práce vykonávať mimo vegetačného obdobia, redukovať zásahy do brehových porastov tokov, manipulačné stavebné a skládkové plochy umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od tokov, po ukončení vlastnej výstavby revitalizovať zasiahnuté úseky druhovo identickou alebo príbuznou vegetáciou;

Krajina a scenéria

- citlivo riešiť architektonicko - estetické návrhy telies pilierov, mostných objektov, portálov tunelov a pod. v úsekoch, ktoré sú v kontakte s urbanizovaným prostredím;

Územný systém ekologickej stability a chránené územia prírody

- v oblasti genofondových plôch (Tisovo, Lipovec za elektrárnou, dolný tok Kozinského potoka): práce vykonávať mimo vegetačného obdobia,

⇒ v oblastiach kontaktu diaľnice s genofondovou plochou (cca km 10 a 10,8-11 a 11,2), predchádzať fyzickým zásahom do porastov, redukovať počet vstupov pracovníkov a techniky do genofondových plôch, manipulačné stavebné a skládkové plochy umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od nich,

⇒ v prípade fyzického poškodenia resp. likvidácie realizovať náhradnú výsadbu a celkovú rekultiváciu,

- v oblasti biokoridorov (nadregionálny biokoridor Váhu,...): uplatňovať všeobecné princípy uvedené v predchádzajúcej časti a týkajúce sa doby a harmonogramu výstavby,

⇒ riešiť ochranu bioticky významných území **už počas výstavby a následne počas prevádzky diaľnice.**

Urbánny komplex a využívanie zeme

- v strmších svahoch realizovať protierózne opatrenia,

-po dohode s majiteľmi kompenzácia vo forme rekultivácií menej bonitných pôd zhrnutými humusovými vrstvami,

- zriadiť prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF,

- výstavbu organizovať tak, aby nedošlo k zbytočnému záberu pôdy, dodržiavať a kontrolovať dodržiavanie hygienických noriem a bezpečnostných opatrení.

Technické opatrenia

-vypracovať organizačné opatrenia, ktoré budú v prípade potreby riešiť:

- zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom a materiálom zo zemných prác,

- únik ropných látok a iných znečisťujúcich a nebezpečných látok a pod. s negatívnymi účinkami na ichtyofaunu,

- minimalizovať vplyvy výstavby na vodné toky a ich znečistenie, ako aj na kontamináciu pôdy a podzemnej vody realizovaním príslušných opatrení - spevniť plochy zariadení stavenísk, čistenie odpadových vôd zo staveniska, zachytávanie splachov (zemné nádrže).
- bioticky významné územia chrániť výrazným označením, vylúčiť v ich okolí budovanie stavebných dvorov, skládok materiálu, prístupových ciest a pod.
- stavebné dvory lokalizovať na miestach menej hodnotných z poľnohospodárskeho produkčného hľadiska, avšak mimo bioticky významných území, po konzultáciách s odborníkmi v oblasti ochrany pôdného fondu, bioty a ochrany prírody,
- vybudovať spevnené plochy pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov s odizolovaním od podlažia a odvodnenie týchto plôch s prečistením cez lapače olejov a sedimentačné nádrže.
- plochy stavebných dvorov a depónii stavebných materiálov umiestniť na spevnených plochách mimo blízkosti vodných zdrojov a po ukončení stavebnej činnosti zabezpečiť odsun nespotrebovaného materiálu a terén upraviť,
- riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku, aby bol čo najmenší záber pôdy,
- v miestach priechodov biokoridorov a migračných trás živočíšstva popod diaľnicu (väčšinou mostné objekty) realizovať v prípade potreby vegetačné a drobné technické úpravy za účelom navádzania živočíšstva do priechodov,
- na ochranu pred vstupom zveri do priestoru diaľnice a jej navedenie k podchodom vybudovať v miestach možných migračných prechodov pozdĺž telesa diaľnice obojstranné oplotenie v stanovených úsekoch trasy,
- vegetačné úpravy svahov diaľnice realizovať v čo možno najkratšom čase, použiť viacradovú výsadbu drevín, spĺňajúcich protihlukovú a protixhalačnú funkciu,
- na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu,
- cesty používané na účely výstavby po jej ukončení uviesť do pôvodného stavu, v prípade potreby previesť rekonštrukčné práce,
- v predstihu riešiť problematiku ukladania výkopovej zeminy,
- počas celej etapy výstavby diaľnice sa riadiť v zmysle spracovaného plánu výstavby, ktorý by mal zahŕňať návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu, ako aj návrh kontroly ich dodržiavania. Súčasťou plánu by mal byť aj návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
- v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV Nitra),
- sledovať technický stav mechanizmov na vylúčenie kontaminácie prostredia ropnými látkami,
- odporúča sa, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených), vrátane materiálov na haldách. Iba v nevyhnutných prípadoch počítat s otváraním nových lokalít na dobývanie,

- zohľadniť ďalšie opatrenia uvedené v Správe o hodnotení pre posudzovaný úsek vrátane zhodnotenia písomných stanovísk.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona NR SR č. 127/1994.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov Správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku.

Ministerstvo dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom Správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov Správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do výberu variantu a do návrhu opatrení (V/3). Návrh Záverečného stanoviska ministerstvo vypracovalo v súčinnosti v zmysle §20 zákona s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

Odporúčaná variant hodnoteného zámeru (výstavby a prevádzky diaľnice D1 v úseku Višňové - Martin) je uvedený v bode V.2. - ako najvýhodnejší variant výstavby je odporúčaná tunelový variant v zmysle Správy o hodnotení s preferenciou variantu T1. Ďalšie podmienky projektovej prípravy a výstavby diaľnice sú uvedené v bode V/3.

V stanoviskách sa jednoznačne preferuje tunelový variant. Príslušné navrhnuté opatrenia od dotknutých orgánov, obcí a občanov boli vo veľkej miere opodstatnené a sú uvedené v navrhovaných opatreniach.

Líniová stavba charakteru diaľnice so sebou objektívne prináša nezvratné zásahy a negatívne vplyvy na prírodné prostredie, najmä na biotu. Za predpokladu zohľadnenia všetkých navrhovaných opatrení a podmienok uvedených v bode V/3 Záverečného stanoviska, ako aj dôslednou poprojektovou analýzou (bod V.5), je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice D1 v posudzovanom úseku Višňové - Martin na životné prostredie a jeho zložky, a tým zabezpečiť prevahu jej pozitívnych vplyvov v regionálnom aj medzinárodnom merítku.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre zabezpečenie funkčnosti monitorovacích aktivít je potrebné vypracovať projekt komplexného monitoringu zložiek životného prostredia. V projekte je potrebné zadať:

- ⇒ environmentálne konflikty
- ⇒ zložky životného prostredia a sledované parametre
- ⇒ lokality monitoringu
- ⇒ frekvencia sledovania
- ⇒ spôsob vyhodnotenia

Projekt by mal zohľadňovať tieto princípy:

- počas celej etapy výstavby realizovať monitorovací program za účelom zistenia negatívnych vplyvov výstavby diaľnice na minerálne vody v dotknutom území,
- v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.

Monitorovanie ovzdušia a hluku

Zabezpečenie trvalého nepretržitého monitoringu hygieny ovzdušia a hlukovej hladiny odporúčame v okolí Višňového a tunelových výduchov na jednej bioticky a morfológicky reprezentatívnej lokalite.

Monitorovanie horninového prostredia prichádza do úvahy v kritických úsekoch úpätí svahov. Patrí sem napr. sledovanie úrovne hladiny podzemnej vody vo svahoch s ohrozenou stabilitou, meranie prípadného pohybu povrchových bodov a inklinometrické pozorovania vo vrtoch na ohrozených svahoch so stanovením kritických hodnôt a s vypracovaním návrhu následných opatrení pri prekročení kritických hodnôt.

Oblasťami s nutnosťou zabezpečenia priebežného monitorovania sú najmä úseky tunelových objektov (oblasť portálov a masívu v trase s málo mocným nadložením), úseky svahových deformácií.

Monitorovanie účinnosti sanačných opatrení v úsekoch, kde trasa diaľnice prechádza zosuvným územím.

Monitoring je nutné budovať v dostatočnom predstihu aby jeho výsledky bolo možné využiť už v záverečných fázach projektovania, prípadne počas realizácie výstavby.

Monitorovanie vplyvov na pôdu počas výstavby v špeciálnom režime nie je potrebné. Pre celý úsek od Višňového po Martin sa navrhuje 1 lokalita v bezprostrednej blízkosti diaľnice v oblasti Turčianskej kotliny. Rozsah monitorovania sa navrhuje v zhode s celoštátnym "Čiastkovým monitorovacím systémom - pôda" (koordinátor MŽP a MP SR) so zahrnutím do tohoto monitoringu. Začiatok monitorovania sa navrhuje pred zahájením výstavby, pokračovanie v 5-ročných intervaloch počas činnosti.

Monitorovanie vplyvov na povrchové vody

- overiť kvalitu vôd v povrchových tokoch pri rôznych hydrologických stavoch pred výstavbou;
- sledovať kvalitu vôd v dotknutých povrchových tokoch (Váh) počas výstavby;
- sledovať kvalitu vôd vypúšťaných do recipientu z odtoku z povrchu vozovky, ako aj kvalitu vody v recipiente počas prevádzky diaľnice.

Monitorovanie vplyvov na podzemné vody

- začať sledovanie hladín podzemných vôd v monitorovacích vrtoch v masívoch dotknutých výstavbou tunelov už pred výstavbou tunelov a pokračovať počas výstavby a prevádzky;
- zmapovať vybrané domové studne (ak sa nachádzajú) v blízkosti trasy diaľnice alúviom Váhu a na základe hydrogeologického posudku vybrať objekty pre režimné sledovanie hladín podzemných vôd pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky;

- na základe posudku realizovať taktiež monitoring kvality podzemnej vody vo VZ Lipovec a Strážavy.

Monitorovaním vplyvov na biotu

Cieľom monitoringu bude:

- sledovať kvalitatívne i kvantitatívne zmeny v zložení vegetácie na stanovených transektoch,
- sledovať synantropizáciu spoločenstiev v určenej vzdialenosti od telesa diaľnice,
- sledovať obsah ťažkých kovov u vybraných druhov rastlín.

Projekt tiež musí uvažovať s podmienkou porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v Správe o hodnotení so skutočným stavom.

Projekt by mal tiež zdefinovať spôsob kontroly dodržiavania podmienok, napr. formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom vybraným zúčastnených stranám a to v pravidelných intervaloch podľa projektu monitoringu.

Projekt návrhu monitoringu predložiť pred vydaním územného rozhodnutia, príp. stavebného povolenia na Ministerstvo životného prostredia SR.

VI. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska
Ministerstvo životného prostredia SR
Ing. Milan Luciak

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
Odbor cestného hospodárstva

2. Potvrdenie správnosti údajov
Ministerstvo životného prostredia SR
Ing. Alexander Daňo
riadiť OPV

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
14

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

17. 3. 1997