



MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

812 35 BRATISLAVA, NÁMESTIE LUDOVÍTA ŠTÚRA 1

NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s.

BRATISLAVA

Došlo: 14. 08. 2006

Číslo: 32195

12

5.13

Bratislava 8. 8. 2006

Číslo: 8344/06-7.3/ml

ROZHODNUTIE

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) vydáva podľa § 37 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“), na základe žiadosti navrhovateľa **Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., so sídlom v Bratislave** zo dňa 26. 7. 2006, predloženej podľa § 65 ods. 5 zákona, toto rozhodnutie:

Platnosť záverečného stanoviska vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ vydaného MŽP SR dňa 12. 11. 2002

sa predlžuje do 1. 2. 2008.

Neoddeliteľnou súčasťou tohto rozhodnutia je kópia záverečného stanoviska vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ zo dňa 12. 11. 2002 s vyznačením doby predĺženia platnosti.

ODÔVODNENIE

Navrhovateľ, **Národná diaľničná spoločnosť, a.s., so sídlom v Bratislave**, predložil podľa § 65 ods. 5 zákona na MŽP SR listom zo dňa 26. 7. 2006 žiadosť o predĺženie platnosti záverečného stanoviska vo veci „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ vydaného MŽP SR dňa 12. 11. 2002.

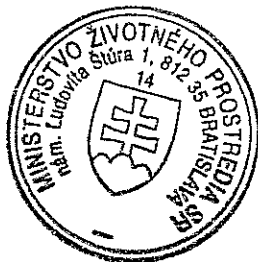
V tejto žiadosti navrhovateľ prehlasuje, že nedošlo k podstatným zmenám navrhovanej činnosti, podmienok v dotknutom území, k novým skutočnostiam súvisiacim s vecným obsahom správy o hodnotení, ani k vývoju nových technológií na realizáciu činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“.

V liste ďalej uvádza, že úsek bol rozdelený v rámci technickej prípravy na dve samostatné časti. Prvá časť je úsek Martin (Dubná Skala) – Turany, na ktorý bolo vydané rozhodnutie o umiestnení stavby č. MSS – 858/2005 zo dňa 31. 3. 2006 v Martine. Pre druhú časť – Turany – Ľubochňa, zatiaľ nebolo vydané povolenie. MDPT SR určilo listom č. 1053/2430-05 z 30. 6. 2005 pripravovať povrchovo – tunelový variant, kde celková dĺžka tunelov je 4900 metrov. V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa podrobne rozpracujú objekty, ktoré boli v správe o hodnotení uvedené a odporučené záverečným stanoviskom.

Vzhľadom k tomu MŽP SR rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

POUČENIE

Toto rozhodnutie sa nevydáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní, a preto sa proti tomuto rozhodnutiu sa nemožno odvolať. Toto rozhodnutie možno preskúmať súdom podľa zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov.



Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania
vplyvov na životné prostredie

Doručuje sa: Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 1832/02-4.3

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 391/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- 1. Názov**
Slovenská správa ciest
- 2. Identifikačné číslo**
00 33 28
- 3. Sídlo**
Miletičova 19, 820 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

- 1. Názov**
Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa
- 2. Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie rýchlostnej komunikácie - diaľnice, v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie.
- 3. Užívateľ**
Všeobecní užívatelia komunikácií.
- 4. Umiestenie**
Trasa variantov navrhovanej činnosti je umiestnená na území okresov Martin, Dolný Kubín a Ružomberok.
Varianty sa dotýkajú katastrálnych území nasledovných sídiel:
 - *okres Martin* - Turčianske Kľačany, Vrútky, Martin, Sučany, Turany, Turčianska Štiavnička, Podhradie, Krpeľany, Ratkovo, Šútovo,
 - *okres Dolný Kubín* - Kraľovany
 - *okres Ružomberok* - Stankovany, Švošov, Hubová
- 5. Termín začatia a ukončenia**

Termín začatia výstavby	po roku 2005
Termín ukončenia výstavby	cca rok 2010
- 6. Stručný opis technického riešenia**
Úsek diaľnice D1 Martin - Ľubochňa sa člení na dva podúseky označované „A“ a „B“, v rámci ktorých sú navrhnuté pre každý podúsek dva varianty. Variant A1 predstavuje tzv. severný obchvat Sučian, variant A2 južný obchvat Sučian.

Variant B1 bol pracovne nazývaný „tunelový“, nakoľko rieši prechod výbežkom Veľkej Fatry tunelom Korbelka. Variant B2 sleduje údolie Váhu medzi Malou a Veľkou Fatrou. Existujú teda 4 základné varianty celého úseku vzniknuté spojením:

- A1 - B1
- A1 - B2
- A2 - B1
- A2 - B2

V záujme optimálneho prevedenia diaľničnej dopravy údolím Váhu bola pôvodná údolná trasa variantu B2 modifikovaná, návrhom tunelov Kraľovany a Rojkov. Kombináciou vznikli v rámci variantu B2 štyri subvarianty:

- B2/TT tunel Kraľovany - tunel Rojkov
- B2/TP tunel Kraľovany - povrchové vedenie obcou Rojkov
- B2/PT vedenie údolím pri Kraľovanoch - tunel Rojkov
- B2/PP vedenie údolím pri Kraľovanoch - povrchové vedenie pri Rojkove.

Týmto členením vzniklo v rámci celého úseku Martin - Ľubochňa 10 variantov diaľnice, ktoré boli očíslované rímskymi číslicami I - X. Kvôli zjednodušeniu popisovania trás v správe o hodnotení boli trasy rozčlenené na úseky označené malými písmenami a - f. Pre všetky varianty sú spoločné iba úseky a, d, f. Prehľad variantov a ich členenia je v nasledujúcej tabuľke.

Prehľad variantov diaľnice

Variant	Kombinácia	Úseky
I	A1 + B1	a + b + d + e + f
II	A1 + B2/PT	a + b + d + g + i + j + f
III	A1 + B2/PP	a + b + d + g + i + l + f
IV	A1 + B2/TT	a + b + d + g + h + k + f
V	A1 + B2/TP	a + b + d + g + h + l + f
VI	A2 + B1	a + c + d + e + f
VII	A2 + B2/PT	a + c + d + g + i + j + f
VIII	A2 + B2/PP	a + c + d + g + i + l + f
IX	A2 + B2/TT	a + c + d + g + h + k + f
X	A2 + B2/TP	a + c + d + g + h + l + f

Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa v úseku Martin - Ľubochňa je navrhnutá v parametroch STN 73 6101 ako štvorpruhová, smerove rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5 s návrhovou rýchlosťou 120 km/hod. zníženou v tuneloch na 80 km/hod.

Križovatky

Súčasťou variantných úsekov sú križovatky. Ich prehľad je uvedený v nasledovnej tabuľke.

Prehľad a charakteristika križovatiek

Variant	Názov križovatky	Charakteristika
A1	Martin	úplná trubkovitá križovatka D1 Martin - Ľubochňa s prívádzačom „Martin“
A2	Martin	úplná trubkovitá križovatka D1 Martin - Ľubochňa s cestou I/18
B1	Ľubochňa	úplná deltovitá križovatka D1 Martin - Ľubochňa s cestou I/18
B2	Turany	úplná deltovitá križovatka D1 Martin - Ľubochňa s cestou I/18
	Kraľovany	útvarová križovatka D1 Martin - Ľubochňa s cestou I/18

Tunely

Vzhľadom ku geomorfologickým pomeroch východnej časti územia je navrhované vedenie trasy v tuneloch. Navrhované tunelové objekty predstavujú dve paralelné tunelové rúry pre jednosmernú dopravu. V rámci etapizácie je navrhované v prvej etape výstavby využiť jednu tunelovú rúru pre obojsmernú dopravu. Plocha teoretického výlomu tunelovej rúry je 93,70

m², plocha dopravného priestoru 53,90 m². V prípade tunela Šútovo sa uvažuje s jeho budovaním v otvorenej stavebnej jame. Prehľad tunelov v jednotlivých variantoch úseku B uvádzame v nasledovnej tabuľke.

Prehľad tunelov

Tunel	Variant	Dĺžka (m)
Korbelka	B1	5 700
Havran	B1, všetky varianty B2	2647 - 2670
Kraľovany	B2/TT, B2/TP	2 860
Rojkov	B2/TT/B2/PT	1 585 - 1765
Šútovo	B2/PT, B2/PP	200
Malá Fatra	B2/PT, B2/PP	330

Mostné objekty

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia diaľnice. Počet mostných objektov podľa variantov je nasledovný:

Variant	A1	A2	B1	B2(TT)	B2(TP)	B2(PT)	B2(PP)
Počet	13	13	7	9	10	23	10

Odvodnenie diaľnice

Celý úsek diaľnice bude odkanalizovaný. Vody z vozovky budú odvedené do kanalizácie cez pozdĺžne betónové rigoly a vpusty. Odpadové vody budú odvedené do povrchových tokov cez sedimentačné nádrže. Odvodnenie tunelov je navrhnuté pod vozovkou, ako zberná kanalizácia drenážnych vôd, ktorá bude zaústená cez ČOV do vodného toku.

Obslužné dopravné zariadenia

V úseku sa uvažuje s vybudovaním veľkého obojstranného odpočívadla v k.ú. Turčianskych Kľačan a malého obojstranného odpočívadla v k.ú. Švošova.

Vegetačné úpravy a náhradná výstavba

Vegetačné úpravy pri diaľnici budú mať polyfunkčný charakter s cieľom protieróznej ochrany zemného telesa, zmiernenia negatívnych vplyvov prevádzky diaľnice na prírodné prostredie (zachytávanie exhalátov) a začlenenie diaľničného telesa do krajiny.

Za výrub porastov v rámci výstavby diaľnice bude podľa výšky spoločenského ohodnotenia drevín realizovaná náhradná výsadba.

Preložky a úpravy vodných tokov

V rámci jednotlivých variantov sa orientačne uvažuje s týmito úpravami vodných tokov:

Prehľad úprav vodných tokov

Variant	Popis	Dĺžka (m)
A1	bez úprav	
A2	preložka bezmenného potoka v km 7,450	225
B1	bez úprav	
B2/PT	preložka bezmenných potokov v križovatke „Kraľovany“	315
B2/PP	preložka bezmenných potokov v križovatke „Kraľovany“	155
	preložka bezmenného potoka v km 21,520	110
	preložka (regulácia rieky Váh pri Stankovanoch (vzhľadom k obojstrannej zástavbe rieky predpokl. úpravu s opornými múrmi po oboch stranách toku - dĺžka múrov 800 m vpravo resp. 450 m vľavo)	cca 800
B2/TT	preložka bezmenných potokov v križovatke „Kraľovany“	440
B2/TP	preložka (regulácia) rieky Váh nad sútokom Oravy a Váhu	cca 1370
	preložka bezmenných potokov v križovatke „Kraľovany“	460
	preložka (úprava) bezmenného potoka v km 21,900	110
	preložka (regulácia) rieky Váh pri Stankovanoch	cca 800

Súčasťou navrhovaného technického riešenia sú sanačné opatrenia (z hľadiska nepriaznivých geologických pomerov), protihlukové opatrenia, preložky ciest a prvkov technickej infraštruktúry.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení v zmysle § 14 a § 15 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „zákon“) vypracovala firma Enviconsult s.r.o., so sídlom v Žiline v apríli 1997. Zhotoviteľom a koordinátorom úlohy bol RNDr. Anton Darnady.

2. Posúdenie správy o hodnotení a stanoviská doručené k správe o hodnotení

Posúdenie správy o hodnotení sa vykonalo v zmysle §16, 17 a 18 zákona. Navrhovateľ zámeru Slovenská správa ciest v Bratislave predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení v úseku diaľnice D1 Martin - Ľubochňa na ďalší proces posudzovania dňa 21.5.1997. Ministerstvo rozoslalo dňa 27.5.1997 správu o hodnotení všetkým zainteresovaným subjektom.

K predloženej správe o hodnotení boli na MŽP SR doručené tieto stanoviská:

Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky, sekcia poľnohospodárstva a potravinárstva (list zo dňa 23.7.1997)

Z hľadiska ochrany pôd, ako i vplyvov na poľnohospodársku výrobu, považuje kombináciu variantov A2 + B1 t.j. južnú trasu pod obcami Sučany, Turany a Krpeľany za najvýhodnejšiu. Takáto kombinácia variantov vedenia trasy diaľnice v riešenom úseku Martin - Ľubochňa predstavuje jeden z nižších trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy s možnosťou situovania trasy do pôd s nízkou bonitou. Trasa vedie prirodzenou hranicou v styku nivy Váhu s pahorkatinou, preto najmenej negatívne zasahuje do poľnohospodárskej prvovýroby a organizácie poľnohospodárskeho pôdneho fondu.

Ministerstvo životného prostredia SR - sekcia geológie a prírodných zdrojov (list zo dňa 25.7.1997)

K predmetnej správe zaujalo stanovisko z hľadiska interakcie diaľničného telesa s geologickým prostredím.

Konštatuje, že geologické prostredie umožňuje uvažovať s hociktorou alternatívou, nakoľko geologické prostredie je podobné pre všetky navrhované trasy diaľnice.

Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky (list zo dňa 21.7.1997)

Vychádza z predpokladu, že dlhé úseky tunelovania ako pri variante B1 (tunel Korbelka), tak B2 (tunel Kraľovany) okrem toho, že ide o technicky i ekonomicky náročné úseky, vyvolávajú okrem iného problémy na údolnej nive Váhu. Nenachádza prijateľné skládky či druhotného modelovania terénu z hlušín v tejto exponovanej krajine. Zastáva názor, že D1 v úsekoch Turč. Kľačany - križovatka Martin - južný obchvat Sučany - pokračovanie variantu A2 na pravý breh Váhu - križovatka Turany - tunel Šutovo - križovatka Kraľovany - cez tunely Rojkov a Havran - po koniec úseku, by splnili technické i krajinné, ale i estetické kritériá vplyvov na životné prostredie. Domnieva sa, že prechod týmto jedinečným krajinným reliéfom má oprávnený nárok na prezentáciu slovenskej krajiny v horskom teréne, čo je nesporne jedným z dôležitých faktorov funkcie tohto regiónu v cestovnom ruchu.

Ministerstvo obrany SR, sekcia logistiky Bratislava (list zo dňa 6. 8. 1997)

Z hľadiska záujmov vojenskej správy s návrhom trasy akcie „Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa“ súhlasí a odporúča podporiť variant riešenia VI (A2+B1). V dotknutom území nie sú evidované nehnuteľnosti vojenskej správy.

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (list zo dňa 21.8.1998)

Odporúča realizovať variant A1, ktorý ide po hranici širšieho dočasného ochranného pásma vyhláseného zdroja minerálnej stolovej vody Fatra II, vrt BJ-2. MZ SR nesúhlasí s variantom

A2, ktorý cez uvedené ochranné pásmo priamo prechádza. Z hľadiska vplyvu stavieb na zdravie ľudí odporúča variant B1, ktorý neprechádza obytnou zástavbou dotknutých obcí. Riziko ovplyvnenia výdatnosti vodných zdrojov pre obce Stankovany, Ľubochňa a Švošov a výdatnosti a zloženia zdrojov prameňov minerálnych vôd v Rojkove, Stankovanoch, Švošove, Ľubochni, Turčianskej Štiavničke a Podhradí je potrebné dokladovať vykonaním hydrogeologického posúdenia. V prípade, že komplikovaná výstavba tunelov ovplyvní výdatnosť vodných zdrojov, je potrebné navrhnuť náhradné vodné zdroje na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou. Záverečnú správu hydrogeologického posúdenia žiada zaslať na MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel.

Krajský úrad v Žiline, odbor životného prostredia (list zo dňa 8.8. 1997)

Uvádza, že budovanie úseku diaľnice D1 Martin- Ľubochňa je logickou nevyhnutnosťou, v záujme rýchlejšej, bezpečnej a úspornej cestnej premávky. Úsek diaľnice D1 Martin - Ľubochňa prechádza náročným, urbanizovaným, morfológicky členitým územím s množstvom inžinierskych sietí a infraštruktúry.

Pri hodnotení variantného riešenia uvedeného úseku sa prikláňa k variantu A1, B1, pretože uvedené varianty sú z celkového ekonomického a ekologického hľadiska najviac šetriace. Pri variante A1, B1 dôjde k najmenším zásahom do prírodného prostredia a úseky sa vyhnú vzácnym lokalitám v oblasti ústia toku Štiavnička a Vážskej úžiny v oblasti Krpelany a Kraľovany. Uvedené varianty predstavujú minimálny zásah do lesného pôdneho fondu, poľnohospodársky využívaného pôdneho fondu ako i do tokov. Tunel Korbelka predstavuje pre vedenie trasy z hľadiska vplyvov na životné prostredie najoptimálnejší variant.

Po stránke vodného hospodárstva s predĺženou trasou diaľnice Martin - Ľubochňa vo vyššie uvedenom variantnom riešení súhlasí s podmienkou, že v ďalšom stupni projektového spracovania budú zohľadnené podmienky na ochranu výdatnosti a kvality povrchových a podzemných vôd v zmysle zákona o vodách. Pri tunelovom variante v úseku trasy tunela Korbelka sa tento úsek dostáva do čiastočnej kolízie s tam nachádzajúcimi sa vodnými zdrojmi, využívanými pre pitné účely, a preto požaduje také technické riešenie, aby bol minimalizovaný zásah do týchto vodných zdrojov, hlavne počas razenia tunela.

Konštatuje, že správa o hodnotení vyčerpávajúco nerieši elimináciu bariérového efektu diaľnice pre migračné trasy terestrickej fauny a bolo by potrebné posúdiť, či predpokladané premostenia sú alebo nie sú súčasťou migračných trás.

Pri výstavbe odporúča zabezpečiť pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov najmä počas výstavby diaľnice na životné prostredie stavebnými mechanizmami a neodôvodnenej a zbytočnej devastácii krajiny v okolí staveniska.

Uvádza, že hluk je a bude trvalým faktorom zaťaženia obyvateľstva v okolí trasy diaľnice i napriek postupnému znižovaniu hlučnosti motorov, a preto je potrebné v maximálnej miere eliminovať negatívny vplyv hluku vybudovaním protihlukových bariér.

Predložená správa o hodnotení úseku diaľnice D1 Martin - Ľubochňa je spracovaná podrobne a vyčerpávajúco a postihuje všetky aspekty výstavby a prevádzky budúceho úseku trasy diaľnice.

Záverom súhlasí s variantom A1, B1 v úseku diaľnice D1 Martin - Ľubochňa a túto trasu odporúča schváliť.

Okresný úrad v Martine, odbor životného prostredia (list zo dňa 30.6.1997)

Požaduje, aby trasa diaľnice v plnom rozsahu rešpektovala ochranu využívaných vodných zdrojov - Studňa Lipovec a Teplička. Pre krasovo - puklinový vodný zdroj Teplička, nachádzajúci sa v chránenej vodohospodárskej oblasti Veľká Fatra, subvariant B1 s tunelom Korbelka, predstavuje reálne ohrozenie výdatnosti a kvality už pri prieskumných hydrogeologických prácach, ďalej počas výstavby a prevádzky diaľnice. Z tohoto dôvodu subvariant B1 považuje za neprijateľný.

Upozorňuje na prítomnosť vodných zdrojov Turany s výdatnosťou cca 60 l/s, ktoré boli preskúmané Vodnými zdrojmi Bratislava pre Severoslovenské vodárne a kanalizácie š.p. Žilina, s ktorými je potrebné konzultovať možnosti perspektívneho využitia a ich primeranú ochranu.

Na základe predloženej správy z hľadiska vodohospodárskeho považuje základné varianty trasy diaľnice:

A1 - B2, A2 - B2 za vhodné a súhlasí s ich realizáciou

A1 - B1, A2 - B1 za nevhodné a nesúhlasí s ich realizáciou.

Okresný úrad v Martine, odbor životného prostredia, odd. ochrany ovzdušia (list zo dňa 1.7.1997)

Navrhuje monitorovanie vplyvu prevádzky diaľnice na kvalitu ovzdušia v obci Sučany. V ďalšom stupni požaduje dôsledné uplatnenie vyššie uvedených kompenzačných opatrení (zeleň, terénne úpravy, zábrany) a vhodné umiestnenie automatickej monitorovacej stanice odsúhlasiť tunajším úradom podľa vyhl. č. 41/1997 Z.z.

Okresný úrad v Martine, odbor životného prostredia (list zo dňa 28.7.1997)

S predloženou správou o hodnotení súhlasí. Aj keď vybudovanie diaľnice bude nesporne v mnohých smeroch prínosom, je nevyhnutné konštatovať, že výstavba aj prevádzka bude mať negatívny dopad na prírodné prostredie. Jedná sa hlavne o zásahy do niektorých významných genofondových lokalít a biologicky významných území. Žiada tieto zásahy pokiaľ možno minimalizovať. Pri križovaní diaľnice s vodnými tokmi, a to hlavne s nadregionálnym biocentrom Váh, žiada mostné objekty budovať tak, aby bola umožnená migrácia terestrických živočíchov, ichtyofauny a avifauny. Cez menšie toky požaduje tiež budovať premostenie umožňujúce migráciu živočíchov.

Pri zhodnotení kladov a záporov jednotlivých variantov považuje pri uplatnení všetkých zmierňujúcich opatrení uvedených v predloženej správe, za najpriateľnejší variant A2 + B1.

Okresný úrad v Martine, odbor životného prostredia, odd. odpadového hospodárstva (list zo dňa 11.7.1997)

S predloženou správou o hodnotení súhlasí, nakoľko v nej z hľadiska odpadového hospodárstva boli zohľadnené ich stanoviská dávajúce v minulosti, konkrétne pod č.j. ŽP - 1698/93 - Mi zo dňa 2.8.1993 (pre Riaditeľstvo diaľnic, Bratislava a pod č.j. ŽP-2072/1995-Odp.Mi zo dňa 18.7.1995.

Okresný úrad v Ružomberku, odbor životného prostredia, oddelenie stavebného poriadku (list zo dňa 3.7.1997)

Za najvýhodnejší považuje variant B1, nakoľko je environmentálne najpriaznivejší a taktiež jeho vplyvy na sociálne prostredie sú najmenšie. Variant B1 je síce ekonomicky náročný, ale pri etapovitom budovaní druhej tunelovej rúry tunela Korbelka je možné aj tento náročný variant zvládnuť.

Okresný úrad v Ružomberku, odbor životného prostredia, oddelenie starostlivosti o životné prostredie a územné plánovanie - štátna vodná správa (list zo dňa 10.7.1997)

Konštatuje, že navrhovaná činnosť je z hľadiska vodohospodárskeho možná. Výstavbou diaľnice dôjde k ovplyvneniu vodných pomerov na území dotknutom výstavbou. Dôjde najmä k zásahom do prirodzeného režimu vodných tokov a podzemných vôd. Už počas výstavby môže dôjsť k ohrozeniu, prípadne k zhoršeniu akosti povrchových vôd, alebo spodných vôd manipuláciou s látkami škodiacim vodám, činnosťou a údržbou mechanizmov a pod. Pre samotnú výstavbu diaľnice preto požaduje vypracovať plán havarijných opatrení pre prípad havarijného zhoršenia akosti vôd, ktorý bude predložený na schválenie vodohospodárskemu orgánu. Požaduje nezasahovať do PHO I. stupňa, PHO II. stupňa vnút. časť vodných zdrojov a minimalizovať zásah do PHO II. stupňa - vonkajšia časť a do toku Váh, nakoľko sa jedná o vodohospodársky významný tok. Z hľadiska vodohospodárskeho odporúča variant B2.

Okresný úrad v Ružomberku, odbor životného prostredia, oddelenie starostlivosti o životné prostredie a územné plánovanie (list zo dňa 29.7.1997)

- oddelenie ochrany prírody a krajiny trvá na variante B1 t.j. prepojení Krpelian a Lubochné tunelom Korbelka a následnom napojení na tunel Havran, pretože realizácia variantu B2 by mala veľmi nepriaznivé následky na nadregionálny biokoridor rieky Váh (vytvorenie bariérového efektu, narušenie a likvidácia brehových porastov, narušenie brehov,...) veľmi nepriaznivo by ovplyvnila predovšetkým hydrologický režim prírodnej rezervácie Rojkovské rašelinisko a prírodnej pamiatky Rojkovská travertínová kopa, ktoré sa nachádzajú v území chránenej krajinej oblasti Veľká Fatra.

- odd. odpadového hospodárstva

požaduje nevyužiteľný odpad z výkopov, búračiek, razenia tunelov využiť do protihlukových bariér, alebo uložiť do vytváraných priestorov lomov v blízkosti stavby - Ružomberok, Šútovo, Bystrička, Ludrová, Lisková, ... s možnosťou ich využitia podľa potreby iných subjektov, alebo uložiť do lomov, z ktorých sa bude ťažiť vhodný násypový materiál.

- odd. štátnej vodnej správy

z hľadiska vodohospodárskeho odporúča variant B 1.

- odd. ochrany ovzdušia

z hľadiska ochrany ovzdušia odporúča variant B1 (prepojenie Krpelian a Ľubochne tunelom Korbelka a následné napojenie na tunel Havran) z nasledovných dôvodov:

- vypočítané priemerné koncentrácie v okolí diaľnice D1 v r. 2015 (tab. č.56) a výpočet očakávaných prírastkov koncentrácií v bezprostrednom okolí diaľnice s výhľadom pre rok 2015 (tab. č. 14) sú pre obidva varianty približne rovnaké,

- vedením diaľnice tunelom Korbelka sa vylúči vplyv nepriaznivých poveternostných činiteľov, ktoré sa v predmetnej oblasti vyskytuje,

- vedením časti diaľnice tunelom Korbelka (variant B1) sa vylúči možný vplyv imisí z mobilných zdrojov na obyvateľov obcí Rojkov, Stankovany,

- vplyv nepriaznivých rozptylových podmienok popri Váhu medzi obcou Stankovany a Ľubochňa a za obcou Švošov na rozptyl emisií je pre obidve varianty (B1 a B2) rovnaký, ba mierne priaznivejší pre variant B1.

Okresný úrad v Dolnom Kubíne, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva (list zo dňa 16.6.1997)

Nemá námietky. Pri realizácii uvedenej stavby požaduje postupovať v zmysle § 7, 8 zák. č. 307/1992 Zb. o ochrane poľnohospodárskeho pôdneho fondu, pričom je nutné navrhované opatrenia na ochranu dotknutej poľnoh. pôdy odsúhlasiť príslušnými orgánmi ochrany poľ. pôdneho fondu v zmysle zákona.

Okresný úrad v Dolnom Kubíne, odbor požiarnej ochrany (list zo dňa 28.7.1997)

Odporúča realizovať variant VII - A2 + B2, ktorý bude tvoriť dôležitý spojovací uzol s Oravským regiónom. V prípade realizácie diaľnice tunelovým spôsobom, projekt by musel riešiť zabezpečenie tunela požiarou signalizáciou, stabilným hasiacim zariadením a rozvodom požiarnej vody a ďalším technickým vybavením, čo by zvyšovalo náklady na realizáciu stavby. Taktiež v prípade mimoriadnej situácie v tunely (havária vozidiel) by bola zvýšená obtiažnosť na záchranu osôb a celkového zásahu jednotkami požiarnej ochrany. Preto odporúča viesť cestné teleso diaľnice po povrchu zeme.

Okresný úrad v Dolnom Kubíne, odbor dopravy a cestného hospodárstva (list zo dňa 21.7.1997)

Konštatuje, že riešením povrchového variantu a jeho alternatív, by sa životné prostredie obce Kraľovany, ktoré je už v súčasnosti vplyvom dopravy na ceste I/18 narušené, ešte viac zhoršilo. Z hľadiska odboru dopravy a cestného hospodárstva odporúča riešiť vedenie trasy diaľnice tunelovým variantom a to variantom B1 (tunel Korbelka) s križovatkou D1 cesta I/18 Ľubochňa a Martin resp. Martin privádzač, podľa variantného riešenia A1 alebo A2. Tunelovým riešením dôjde z ich pohľadu k menším zásahom do prírody a oproti riešeniu variantu B2 dôjde ku skráteniu dĺžky diaľnice a zníženiu počtu mostných objektov na trase.

Okresný úrad v Dolnom Kubíne, odbor životného prostredia (list zo dňa 1.8.1997)

Za najpriateľnejší považuje variant VI (A2 + B1).

Obecný úrad Švošov (list zo dňa 9.7.1997)

Uvádza, že v k.ú. obce Hubová v oblasti Boriec vlastníckmi pôdy cca 90% sú občania obce. Obecné zastupiteľstvo na svojom zasadnutí v bode 2 schválilo riešenie diaľnice D1 Martin - Ľubochňa za pripomienok technického zohľadnenia pri spracovaní projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a to:

- Riešiť vyrovnanie tunela smerom severovýchodne pod Hrdoš parcela č. 568/5, jeho vyústenie pri parcelách 480, 479/1, 478/8 a ďalej riešiť diaľnicu smerom východným na Hrboltovú (úrodná pôda v časti Roveň a Boriec ostane zachovaná, dôjde k ušetreniu dvoch mostov cez rieku Váh a štátnu cestu 18, čo ich realizácia predstavuje nemalé

finančné náklady, majetkové vysporiadanie so súkromnými vlastníkmi pôdy sa zníži o viac ako 90%.

- Neohroziť možnosť presunu občanov po štátnej ceste III. triedy Švošov - Ružomberok, Švošov - Komjatná.
- Presunúť odpočívadlo do východnej časti k.ú. Hrboltová.
- Zabezpečiť, aby nedošlo k narušeniu vodného zdroja v obci Švošov.

Obecný úrad Turčianske Kľačany (list zo dňa 11.7.1997)

Konštatuje, že časť diaľnice D1 Martin - Ľubochňa, ktorá prechádza k.ú. obce sa bytostne dotýka a bude natrvalo ovplyvňovať ŽP v obci Turčianske Kľačany. Taktiež diaľničné teleso je navrhnuté v časti územia, kde sa nachádza najlepšia bonita poľnohospodárskej pôdy, ktorá je v k.ú. obce. Výstavbou diaľnice sa zlikviduje 1/3 ornej pôdy v obci. Diaľničné teleso zasiahne do objektu futbalového ihriska a premostenia (lavica pre chodcov a jednostopové vozidlá) cez rieku Váh.

Z toho dôvodu požaduje:

- Stavbu diaľnice riešiť estakádou cez celé k.ú. obce (menší záber poľnoh. pôdy), výstavbu nového futbalového ihriska, zabezpečiť prechod cez rieku Váh / medzi obcou T. Kľačany a Vrútky tak, aby slúžil aj pre ostatné motorové vozidlá
- Plánovanú ČOV na odpočívadle riešiť tak, aby jej kapacita stačila na zabezpečenie odkanalizovania obce T. Kľačany a Lipovec.
- Zabezpečiť dobudovanie infraštruktúry obce (plynofikácia a odkanalizovanie).
- Zaisťiť protihlukové clony.

Obecný úrad Turany (list zo dňa 9.7.1997)

Súhlasí s pôvodne odporúčaným variantom diaľnice D1 Martin - Ľubochňa v úseku k.ú. Turany pod číslom B2 s križovatkou napojenia na diaľnicu D1 z cesty I/18 v priestore medzi obcou Ratkovo a Turany pri motoreste Fatra. Z hľadiska hlukovej záťaže v južnej časti obce Turany riešiť trasu D1 navrhovanou modifikáciou v priestore Turian v km 9,0 - 10,0. V prípade realizácie diaľnice variantu B1 odporúča riešiť prepojenie diaľnice D1 s cestou I/18 podľa schémy č. 5. Toto prepojenie má význam pre hospodársky život východnej časti Turca, rekreačného územia Trusalová - Vrátna a výhodnejšie napojenie z cesty I/18 v náväznosti na cestu I/70 smer Dolný Kubín. Žiada umiestniť stredisko údržby diaľnic v k.ú. Turany pri západnom portáli tunela Korbelka. Na celom území k.ú. Turany v prípade pozemného vedenia trasy diaľnice požaduje riešiť dostatočný počet podchodov popod diaľnicu, resp. nadjazdov.

Obecný úrad Kral'ovany (list zo dňa 11.7.1997)

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie žiada realizovať uvedenú trasu podľa variantu B1 t.j. tunel Korbelka.

Obecný úrad Šútovo (list zo dňa 22.7.1997)

Je jednoznačne za vedenie trasy diaľnice variantom B1 (tunelový variant - tunel Korbelka) i napriek tomu, že táto trasa je ekonomicky menej výhodná, no na druhej strane je najekologickejšia. Ak by bol vybraný variant B2 boli by veľké negatívne vplyvy na obec:

- veľký záber poľnohospodárskej pôdy,
- zničenie časti Šútovskej epigenézy,
- zásah do cintorína (kultúrna pamiatka),
- zásah do NP Malá Fatra - tu sa nachádza turistická lokalita Šútovská dolina so Šútovským vodopádom, ktorá je hodne navštevovaná turistami,
- prevládajúce prúdenie vzduchu od diaľnice smerom na obec a tým najväčšia možnosť znečistenia ovzdušia, časté hmly v tomto regióne - bude dochádzať ku kumulácii, škodlivín v ovzduší, k prejavom ich chemizácii pri mokrej depozícii,
- veľký hluk, ktorý bude mať vplyv na psychické stresy, najmä u malých detí a starších a chorých ľudí. V obci je viac ako 40% dôchodcov,
- v južnej časti obce sa uvažuje s asanáciou rodinného domu a v osade Rieka asi so štyrmi.

Obecný úrad je presvedčený, že MŽP SR bude pri rozhodovaní brať do úvahy na prvom mieste stanovisko odborníkov, ktoré je jednoznačne za variant B1 (tunel Korbelka), hoci je ekonomicky náročnejší, ale po všetkých ostatných stránkach výhodnejší.

Stanovisko obyvateľov obce Šútovo (list zo dňa 25.7.1997)

Obyvatelia obce Šútovo odporúčajú jednoznačne, aby diaľnica išla trasou B1 - tunelom Korbelka.

Odôvodnenie:

1. V spracovanej správe o hodnotení všetci odborníci podporujú trasu B1 - tunel Korbelka, aj keď je ekonomicky najnáročnejšia, ale na životné prostredie má najmenšie negatívne dopady, najmenej zaberá poľnohospodársku pôdu.
2. V k.ú. Šútovo, kadiaľ je plánovaná trasa B2, sa nachádza vzácny geomorfologický útvar Šútovská epigenéza, kde sa nachádzajú vzácne rastliny a živočíchy. Diaľnica je plánovaná stredom, kde by sa mal vyhlbiť tunel, čím by sa úplne zničil tento útvar.
3. V k.ú. Šútovo sa nachádza atraktívna turistická lokalita - Šútovská dolina so Šútovským vodopádom, Chiec s nadmorskou výškou 1647 m, ktorá je hodne navštevovaná tak domácimi, ako aj zahraničnými turistami. Je to jedno z mála miest, ktoré nebolo narušené človekom. Táto lokalita sa nachádza v Národnom parku Malá Fatra, kde sa nachádza veľké množstvo ochranných lesov.
4. Prevládajúce prúdenie vzduchu od diaľnice smerom na dedinu, a tým najväčšia možnosť znečistenia ovzdušia, časté hmly v tomto regióne - bude dochádzať ku kumulácii škodlivín v ovzduší, k prejavom ich chemizmu pri mokrej depozícii a tým k väčšej zraniteľnosti miestnej klímy v obci. Veľký hluk, ktorý bude mať vplyv na psychiku najmä starších ľudí (v obci je viac ako 40% dôchodcov).
5. Plánovaná diaľnica cez k.ú. Šútovo by zasiahla do miestneho cintorína, zabrala by niekoľko hektárov úrodnej pôdy a niekoľkí občania by sa museli vysťahovať zo svojich domovov.

Obecný úrad Sučany (list zo dňa 31.7.1997)

Obecné zastupiteľstvo prijalo uznesenie a požaduje, aby trasa diaľnice bola vedená južne od obce Sučany t.j. tunelom Bukovina príp. poza Bukovinu z južnej strany, vychádza za Skalou a opäťovne ide tunelom smerom na Štiavnickú cestu, prechádza za vodnou nádržou cez Hliník (Breziny) na Schádzanú (Kratiny) smerom na Turany, tak ako to bolo zápisnicou dohodnuté so spracovateľom environmentálnej štúdie Enviconsult Žilina. Týmto nedôjde k narušeniu archeologickej lokality „Skala“ a diaľnica sa nedostane do tesného kontaktu s výbežkom sídelného útvaru Sučian - ulicou 29. augusta.

Štátny zdravotný ústav Martin (list zo dňa 10.7.1997)

K vypracovanej správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby „Diaľnica D1 Martin - Lubochňa“ zo zdravotno - hygienického hľadiska nemá námietok.

Drevina š.p. Sučany (list zo dňa 11.7.1997)

Vedenie podniku Drevina Sučany žiada zakotviť do záverečného stanoviska (v prípade realizácie variantu A1) náhradu všetkých demolovaných objektov v plnom rozsahu na príľahlom pozemku, vrátane náhradného pozemku.

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava (list zo dňa 14.7.1997)

Z hľadiska záujmov ŽSR sa najvýhodnejším javí variant č. VI, ktorý križuje železničnú trať v štyroch prípadoch.

V ďalších stupňoch projektovej prípravy požaduje rešpektovať súčasné zariadenia železnice ako aj rozvojové zámery, ktoré sú zohľadnené v modernizačnej štúdii „Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice a Žilina - Čadca a jeho zosúladení s rekonštrukciou uvedených tratí“, ktorú spracoval SUDOP TRADE KOŠICE. Zároveň požaduje rešpektovať vypracované zadanie stavby „Dezinfekčná stanica Sučany“, ktoré spracoval Hydroconsult Bratislava. Obe dokumentácie sú k dispozícii na GR ŽSR v Bratislave.

Útvar hlavného architekta mesta Martin (list zo dňa 31.7.1997)

Požaduje riešiť napojenie mesta Martin a regiónu Turca na trasu diaľnice (A1, A2) s vyriešením križovatky so št. cestou 1/18, ktorá bude zohľadňovať napojenie na severojužnú rýchlostnú komunikáciu vedenú východným okrajom sídelného útvaru. Časové horizonty realizácie jednotlivých stavieb požaduje premietnuť do vyriešenia základného komunikačného systému mesta, ako vyvolané investície (št. cesta 1/65).

Z hľadiska mesta Martin sú akceptované obidve trasy diaľnice D1 (variant A1 a A2), avšak požaduje ako vyvolané investície riešiť:

Variant A1

1. Riešiť diaľničný privádzač z D1 na štátnu cestu I/18.
2. Križovanku diaľničného privádzača so št. cestou I/18 riešiť tak, aby bolo v budúcnosti možné napojenie vo výhlade navrhovanej severojužnej rýchlostnej komunikácie uvažovanej východne od mesta Martin.
3. Vzhľadom na skutočnosť, že do doby, kým bude realizovaný východný obchvat mesta (rýchlostné severojužné prepojenie), bude funkciu diaľničného privádzača nielen pre mesto Martin, ale aj pre všetky sídla v Turčianskej a Žiarskej kotline plniť št. cesta I/65, je nutné:
 - stavbu preložky I/65 (cca 2,5 km), ktorá je v súčasnosti realizovaná ako dvojpruhová budovať v plnom t.j. štvorpruhovom profile, keď do dnešnej doby realizovaná časť preložky cca 4 km je riešená ako štvorpruhová.
 - trasu preložky št. cesty I/65 upraviť v zmysle platných noriem a predpisov.

Variant A2

1. Križovanku diaľnice D1 so št. cestou I/18 riešiť tak, aby bolo v budúcnosti možné napojenie severojužnej rýchlostnej komunikácie uvažovanej vo výhlade východne od mesta Martin.
2. Detto body 3, 3a, 3b z vyjadrenia k variantu A1.

Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica (list zo dňa 5. 8. 1997)

Pri príprave projektovej dokumentácie pre vydanie územného rozhodnutia požaduje s odbornou organizáciou ochrany prírody a krajiny prerokovať a v projektovej dokumentácii zdokumentovať ťažobné miesta pre ťaženie potrebného materiálu na vybudovanie násypov diaľničného telesa. Pri ukladaní materiálu z výkopov, zárezov a tunelov žiada, aby v projektovej dokumentácii boli zdokumentované miesta depónií a miesta depónií vopred konzultované s odbornou organizáciou ochrany prírody a krajiny.

Pri križovaní diaľnice s vodnými tokmi a hlavne s nadregionálnym biokoridorom Váh, žiada mostné objekty budovať tak, aby bola umožnená migrácia terestrických živočíchov, ichtyofauny a avifauny. Cez menšie toky požaduje taktiež budovať premostenia umožňujúce migráciu živočíchov.

Upozorňuje, že úsek diaľnice Lipovec - ľavý breh Váhu sa nachádza v ochrannom pásme Národného parku Malá Fatra.

Po vykonaní hydrogeologického prieskumu zhodnotiť vplyv na vodný zdroj Krpeľany - Teplička a následne navrhnúť opatrenia na jeho ochranu.

Zohľadniť v súčasnosti prehodnocované vodohospodárske diela na hornom Váhu navrhované smeným vodohospodárskym plánom. Ide o profil Stankovany, v mieste ktorého je vo variante B1 navrhnuté premostenie Váhu.

V závere konštatuje, že variant A1 predstavuje podstatný zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Váh, ovplyvnenie hydrologického režimu genofondových lokalít (mŕtvych ramien a mokradí). Z tohto dôvodu je z hľadiska ochrany prírody a krajiny nevhodný.

Variant A2 je z hľadiska ochrany prírody a krajiny najpriateľnejší, no ako bariérový prvok v krajine znemožní migráciu živočíchov a pri nevybudovaní oplotenia bude spôsobovať kolízne situácie. Ako zmierňujúce opatrenia požaduje diaľnicu oplotiť a vybudovať nadchody a podchody pre migrujúce živočíchy. Taktiež požaduje trasovať diaľnicu tak, aby neboli porušené cenné genofondové lokality Skalka a GL 106 (Zadná Brezina).

Variant B1 je z hľadiska ochrany prírody a krajiny najmenším zásahom do krajiny.

V odporúčaní pre výber najvhodnejšieho variantu sa stotožňuje so závermi správy o hodnotení vplyvov a pri uplatnení všetkých zmierňujúcich opatrení uvedených v správe o hodnotení a vyššie uvedených pripomienok považuje za najpriateľnejší variant VI (A2+B1).

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania

Správa o hodnotení bola s verejnosťou prerokovaná na verejných prerokovaniach, ktoré zvolal navrhovateľ v spolupráci s obecnými úradmi dotknutých obcí.

Z každého verejného prerokovania bola spísaná zápisnica, v ktorej je uvedený priebeh rokovania, vznesené otázky účastníkov rokovania a odpovede zodpovedných: navrhovateľa, projektanta a spracovateľa správy o hodnotení. Každá zápisnica je súčasne podpísaná štatutárnym zástupcom samosprávy (starostom), ktorý svojím podpisom overil, že závery v zápisnici sa zhodujú so skutočným priebehom a závermi prijatými na verejnom prerokovaní v danej obci.

Verejné prerokovania sa uskutočnili v dňoch 25.6., 26.6., 1-3.7., 8.-9.7.1997.

Verejné prerokovanie v obci Kral'ovany (1. 7. 1997)

Za účasti 28 občanov zástupcov Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané tieto otázky týkajúce sa výkupu pozemkov a poľnohospodárskej pôdy a majetkoprávneho vysporiadania.

Obyvatelia sa jednoznačne vyjadrili za vedenie diaľnice variantom B1, nakoľko povrchové vedenie diaľnice (var. B2) je vedené dopravne exponovaným územím s vplyvom na obyvateľstvo (hluk, imisie), prechádza územím s ťažkými klimatickými podmienkami hlavne v zimnom období (hmly, námrazy, veľa snehu-záveje), z čoho by vyplývala náročná a nákladná údržba.

Verejné prerokovanie v obci Vrútky (3. 7. 1997)

Za účasti zástupcov MŽP SR, OÚ Martin, MsÚ Vrútky, poslancov mestského zastupiteľstva, regionálnych novín, Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané tieto otázky týkajúce sa časového horizontu výstavby diaľnice, intenzity dopravy po vybudovaní diaľnice, detailov trasy diaľnice a ukladania vyťaženej materiálu.

Na otázky prítomných odpovedali zástupcovia SSC Bratislava.

Verejné prerokovanie v obci Podhradie (25. 6. 1997)

Za účasti 14 občanov zástupcov Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané tieto otázky týkajúce sa zásahu do usadlosti Rusnák, spoplatnenia diaľnice, riešenia opatrení pre migrujúcu zver, geologického prostredia a dĺžky tunela Korbelka.

Vzhľadom na zásah do usadlosti „Rusnák“ bola vznesená požiadavka možnosti južnejšieho odklonu diaľnice.

Na otázky odpovedali zástupcovia SSC Bratislava.

Verejné prerokovanie v obci Turčianske Kľačany (9. 7. 1997)

Za účasti 18 občanov zástupcov OÚ Martin, Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané tieto otázky zamerané na vzdialenosť diaľnice od derivačného kanála, v akých výškach je diaľnica vedená v oblasti Turčianskych Kľačan, aké protihlukové clony budú vybudované, o aké odpočívadlá pôjde.

Občania jednoznačne vyjadrili svoje požiadavky vyplývajúce z vedenia trasy diaľnice ich k.ú. a to vybudovaním futbalového ihriska na náhradnej ploche, vybudovanie mostného objektu (v polohe likvidovanej pešej lávky cez Váh) ako pre cestnú a pešiu dopravu, čím by sa umožnilo vzájomné prepojenie Turčianskych Kľačan s Vrútkami a tým aj s možnosťou napojenia sa na diaľnicu D1, čím by sa znížila intenzita dopravy na ceste I/18 vo Vrútkach, Martine-Priekope, až po diaľničný privádzač od tejto dopravy. Zvážiť možnosť napojenia miestnej kanalizácie na ČOV budovanú pre diaľnicu.

Verejné prerokovanie v obci Šútovo (2. 7. 1997)

Za účasti 21 občanov zástupcov Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané tieto otázky:

1. Ako to bude s výkupmi pozemkov, poľnohospodárskej pôdy a s domami, ktoré budú v trase diaľnice ?
2. Aký veľký je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy pri jednotlivých variantoch ?
3. Aký veľký je záber lesnej pôdy ?
4. Kedy sa rozhodne, ktorý variant bude vybraný ?
5. Ako je to s bezpečnosťou na diaľnici a to v tuneli a vo voľnej trati ?
6. Aká je ochrana obce pred hlukom ?

Občania sa jednoznačne vyjadrili za vedenie trasy diaľnice variant B1 (tunelový variant - tunel Korbelka) i napriek vyšším finančným nákladom na tento variant. V prípade výberu variantu B2 sú negatívne vplyvy diaľnice na obec značné - asanácie, dotyk s cintorínom, hluk, imisie, zábery pôdy, zásah do Šútovskej epigenézy. Následne požadujú aby sa z hľadiska dopravného napojenia cesty I/18 s diaľnicou sa uvažovalo s vybudovaním diaľničného privádzača Turany -Ratkovo (pri variante B1)

Verejné prerokovanie v meste Martin (3. 7. 1997)

Za účasti zástupcov MŽP SR, KÚ Žilina, OÚ Martin, MsÚ Vrútky, poslancov mestského zastupiteľstva, mestskej televízie, Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky, ktoré sú premietnuté v stanovisku ÚHA-M Martin:

ÚHA-M Martin akceptuje oba varianty trasy diaľnice D1 Martin - Lubochna (var. A1 a A2), avšak požaduje opatrenia:

Verejné prerokovanie v obci Stankovany (1. 7. 1997)

Za účasti 57 občanov zástupcov Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky, týkajúce sa variantov, vodných zdrojov, výkupov a odškodnenia obyvateľov dotknutých výstavbou diaľnice, vplyvov na obyvateľstvo.

Obyvatelia sa jednoznačne vyjadrili za vedenie diaľnice variant B1 v nadväznosti na tunel Havran, v krajnom prípade, ak by bol vybraný variant B2 povrchový, len v kombinácii s tunelom Rojkov a následne s tunelom Havran.

Verejné prerokovanie v obci Krpeľany (2.7.1997)

Za účasti 40 občanov, zástupcovia Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky, týkajúce sa výkupu pozemkov a poľnohospodárskej pôdy, riešenia prechody cez diaľnicu (ľudí, zvery), najbližší vstup na diaľnicu.

Občania sa jednoznačne vyjadrili za vedenie trasy diaľnice variantom B2. Upozornili na zlé klimatické podmienky (prúdenie vzduchu, časté inverzie a pod.), možnosť narazenia na krasové útvary pri razení tunela Korbelka, ako aj na možnosť narušenia vodného zdroja Teplica.

V prípade výberu variantu B1 (tunelom Korbelka) požadujú odsun trasy diaľnice cca 200 - 300 m od obce - viac sledovať tok Váhu, ktorý by zároveň tvoril protihlukovú clonu obci.

Zabezpečiť prostredníctvom meteorologických staníc monitorovanie ovzdušia pri portáloch tunela Korbelka.

Zberné nádrže odkanalizovanej povrchovej vody vybudovať mimo obce a chatovej oblasti.

Verejné prerokovanie v obci Hubová (26.6.1997)

Za účasti 19 občanov, zástupcovia Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava v diskusii boli vznesené a zodpovedané otázky, týkajúce sa ohrozenia malých vodných elektrární, vplyvu na životné prostredie obce Švošov a Hubová spôsobeného vyústením tunela, postupu pri zistení porušenia domov z titulu budovania diaľnice.

V prípade budovania diaľnice, občania požadujú v predstihu upraviť miestne komunikácie tak, aby sa eliminovali v čo najväčšej možnej miere negatívne vplyvy od ťažkej nákladnej dopravy.

Verejné prerokovanie v obci Sučany (8.7.1997)

Za účasti 35 občanov, zástupcovia Dreviny Sučany, autoservisu Autobizoň s r.o., spracovateľ TŠ Dopravoprojekt a.s. Bratislava, Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava v diskusii bolo konštatované, že občanom nevyhovuje ani jeden z navrhovaných variantov, požadujú, aby trasa diaľnice bola vedená: - ak v severnej polohe, tak v oblasti pod strelnicou - ak v južnej polohe, tak tunelom Bukovina

Zástupcovia SSC uviedli, že v riešenom území bolo študovaných množstvo variantov, ktoré boli prezentované spracovateľom TŠ na OÚ v Martine dňa 30.1.1997. K tomuto rokovaniu boli prizvaní všetci zástupcovia dotknutých orgánov a organizácií, vrátane starostov dotknutých obcí, kde mali možnosť vznášať svoje pripomienky a stanoviská k predkladaným variantným trasovaniam diaľnice v predmetnom území. Toto rokovanie bolo rozhodujúcim momentom pre projektanta, ktoré varianty budú podrobne rozpracované v TŠ a následne environmentálne vyhodnocované, čo sa aj stalo.

Navrhované vedenie diaľnice popod strelnicu je územím, kde hlavným limitom je samotná strelnica, na geologicko nestabilnom priestore. Potenciálna možnosť zosuvov, územie sa nachádza v ochrannom pásme Národného parku Malá Fatra.

V prípade navrhovaného vedenia trasy diaľnice tunelom Bukovina, sa nachádzame v extrémnych geologických podmienkach Turčianskej kotliny - tektonické zlomy I. stupňa, kde vedenie tunela by bolo paralelné s týmto zlomom, s nedostatočnou výškou nadložia zvetralých hornín, čo by vyvolalo technicky veľmi náročné riešenie. Podrobnejšie analýzy geologického charakteru budú možné až po vykonaní podrobnejšieho IGHP.

Verejné prerokovanie v obci Turčianska Štiavnička (25.6.1997)

Za účasti 18 občanov, zástupcovia Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky, týkajúce sa napojenia na variant B1, účinkov diaľnice na obyvateľstvo Turčianskej Štiavničky a výkupov pozemkov a poľnohospodárskej pôdy.

Zástupcovia SSC Bratislava uviedli, že v riešenom území bolo študovaných množstvo variantov, ktoré boli postupne vylučované z nasledovného rozpracovávaní ako to bolo i v prípade návrhu. Do riešenia boli zohľadnené stanoviská obce a občanov, nakoľko pri tomto vedení diaľnice je priamy vplyv diaľnice na obyvateľstvo (hluková a emisná záťaž), ako aj nedodržanie technických parametrov diaľnice. Súčasťou TŠ bola spracovaná hluková a emisná štúdia, z ktorej vyplýva, že diaľnica je vedená cca 150 m od posledného domu v obci, čo nebude mať priamy vplyv na prekročenie hygienických limitov ako pri hluku (40 dB v noci), tak aj nadlimitným hodnotám koncentrácií exhalátov. Výkupy pozemkov sú riešené v zmysle vyhlášky č. 465/91 Zb. a neskorších predpisov. Pôda sa vykupuje ako stavebný pozemok v častiach zodpovedajúcich pre kategóriu veľkosti obce, ako aj potrebný znalecký posudok pri výkupe domov a budov.

Verejné prerokovanie v obci Turany (8.7.1997)

Za účasti 30 občanov, 20 poslancov obecného zastupiteľstva, zástupcovia Dopravoprojektu a.s. Bratislava, Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky zamerané na likvidácii usadlosti „Rusnák“, termínu výstavby diaľnice v tomto úseku a majetkoprávneho vysporiadania pozemkov v trase diaľnice.

Občania sa jednoznačne vyjadrili za vedenie trasy diaľnice variantom B2 s križovatkou napojenia diaľnice s cestou I/18 medzi obcou Turany - Ratkovo (pri motoreste Fatra). Odporúčajú z hľadiska zníženia hlukovej záťaže v južnej časti obce možnosť odklonu trasy južnejšie (za terasový stupeň lokality Hliniska).

V prípade realizácie diaľnice variantom B1 odporúčajú riešiť prepojenie diaľnice s cestou I/18 prostredníctvom diaľničného privádzača Turany - Ratkovo. Toto prepojenie bude mať význam pre hospodársky život východnej časti Turca, rekreačného územia Trusalová - Vrátna a výhodnejšie napojenie z cesty I/18 na cestu I/70 v smere Dolný Kubín.

Následne doporučujú prehodnotiť polohu diaľničnej križovatky „Lubochna“, nakoľko sa nachádza vo veľmi stiesnených pomeroch, do polohy západného portálu tunela Korbelka, severne od obce Nolčovo.

V prípade budovania SÚD, odporúčajú aby bolo vybudované v k.ú. Turany, pri západnom portály tunela Korbelka.

Taktiež požadujú vybudovať v oblasti Turian diaľničné odpočívadlo.

SSC Bratislava uviedla, že v prípade vedenia trasy v zmysle variantu A2 nebude usadlosť „Rusnák“ likvidovaná. V prípade požadovaného odklonu trasy južnejšie by mohlo dôjsť k zásahom do nej, to však povie až podrobnejší IGHP. Začiatok výstavby sa predpokladá v rokoch 2000 - 2005.

Verejné prerokovanie v obci Ratkovo (9.7.1997)

Za účasti 21 občanov, zástupcovia Enviconsultu s r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusii vznesené a zodpovedané otázky, týkajúce sa výkupu pozemkov a poľnohospodárskej pôdy.

Občania sa jednoznačne vyjadrili za vedenie trasy diaľnice variantom B1. Požadujú, aby boli zabezpečené podjazdy resp. nadjazdy pre migráciu zvery v smere na Šútovo.

Pripomienky, ktoré odznali na verejných prerokovaniach vo všetkých obciach, mali vecný ráz. Nesúhlas s navrhovanou činnosťou neprejavil žiadny z účastníkov. Na všetkých prerokovaniach zaznel a do písomných stanovísk obcí bol premietnutý *nesúhlas* občanov s výškou náhrad podľa Vyhl. 465/91 Zb. v znení neskorších predpisov. V prípade asanácie objektov žiadajú ich vlastníci zabezpečenie náhradného bývania (dom resp. byt), pri zaberaní pozemkov žiadajú náhradné pridelenie poľnohospodárskej pôdy. Všeobecne možno konštatovať, že možnosti majetkoprávneho vysporiadania pozemkov a stavieb *neuspokojujú* vlastníkov.

Aj keď zo strany navrhovateľov odznelo, že nemôže postupovať inak ako podľa platných zákonov a vyhlášok, otázka iných kompenzačných opatrení zo strany obcí, resp. občanov nebola otvorená. Vysporiadanie pozemkov, zabratých diaľnicou, ináč ako finančnou náhradou, závisí od možností SSV resp. Slovenského pozemkového fondu.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení

Zápis z pracovného rokovania, konaného 3.3.1998 vo veci zosúladenia zámerov investorov - SSC v Bratislave, Slovenských elektrární a.s. OZ Prenosová sústava Bratislava v súvislosti s prípravou výstavby vedenia VVN 2x400 kV Varín - Sučany.

Prítomní skonštatovali, že v km 0,0 - 2,3 je potrebné zosúladenie vedenia 400 kV, 110 kV a diaľnice a dohodli, že v tomto úseku je potrebné čiastočne posunúť teleso diaľnice o cca 100 m a preložiť navrhované odpočívadla pri Lipovci. Ďalej sa zúčastnení dohodli, že vypracovanie DÚR sa uskutoční koordináciou týchto stavieb.

Rada Národnej kultúry v Martine (Ing. Arch. Igor Thurzo, list z 10.2.1998)

Uvádza, že variant A2 predstavuje rad nevýhod a z hľadiska celoslovenských koncepcií je kontraproduktívny. Variant B2 by zvýšil zahusťenie zástavby v priestore Kraľovianskej úžiny, obmedzil by rozvoj sídiel a podstatne by zhoršil ich životné prostredie.

Odporúča realizovať VA1 a B1.

Odborný posudok spracoval RNDr. Dušan Blaško, EnviGeo s.r.o. v Banskej Bystrici, ktorý hodnotí kladne kvalitu správy o hodnotení. Charakteristika variantov umožňuje posúdiť prakticky všetky predpokladateľné vplyvy na životné prostredie. Presnosť predikcie vplyvov je limitovaná podkladmi, ktoré mali v tejto etape spracovatelia správy o hodnotení k dispozícii. Konštatuje, že väčšina zúčastnených z procesu posudzovania sa prikláňa k variantu B1 (tunelový) oproti variantu B2. Ako najoptimálnejší sa javí variant VI kombinácia A2 + B1. Z ekonomického hľadiska treba uvažovať aj s trasou B2. Ku konečnému výberu variantu je možné pristúpiť až po vykonaní inžiniersko-geologického prieskumu v kritických častiach trasy a to hlavne v úsekoch tunelov a mostných konštrukcií.

K termínu 30. 7. 2002 vypracovania záverečného stanoviska boli doručené stanoviská od občanov (593) obce Sučany za vedenie trasy vo variante A1 medzi Váhom a železnicou.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Trasa diaľnice vedie väčšinou mimo sídiel, čím sa zvyšuje bezpečnosť premávky a znižuje sa vplyv exhalátov, hluku a dopravnej záťaže v sídlach. Táto činnosť má i negatívne prvky v tvorbe a ochrane životného prostredia a tie dodržiavaním opatrení a vybudovaním zariadení minimalizujúcich negatívne prvky na ŽP znižujú nepriaznivé faktory na minimum.

V úseku diaľnice D1 Martin - Ľubochňa sa predpokladajú tieto významnejšie vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia:

Vplyvy na obyvateľstvo

Pozitívne

- výrazne kladný vplyv, hlavne ochrana zdravia a pohoda v sídlach vylúčením značnej časti dopravy
- zvýšenie pracovných príležitostí

- znížená hlučnosť

Negatívne

- stavebný ruch pri výstavbe, zvýšená hlučnosť
- pocit izolovanosti, bariérový efekt

Vplyvy na prírodné prostredie a krajinu

Pozitívne

- zlepšenie dopravných väzieb v území
- objekty estakád a mostov - esteticky pôsobiace
- plynulosť a vodiaci účinok trasy
- vizuálna percepcia

Negatívne

- zábery a zmeny v prieniku nadregionálnym biokoridorom - tok Váhu
- vplyv na podzemné vody v priestoroch stavebných dvorov, skládok, tunelov, zárezov
- z prírodných zložiek životného prostredia výstavba a prevádzka diaľnice najvýznamnejšie vplyva na rastlinstvo a živočíšstvo. Tieto vplyvy sa prejavujú prakticky v celej dĺžke povrchového vedenia diaľnice a to prerušením, obmedzením migračných ciest živočíchov, narušenie biotopov, produkciou hluku a exhalátov
- krátenie prírodných zón, etalónov vegetácie
- záber pôdy, erózia pôd v etape výstavby, narušenie stability svahov, ovplyvnenie miestnej klímy
- vplyv v pufračnej zóne biocentier
- narušenie súvislostí lesných ekosystémov

Vplyvy na urbárny komplex a využitie krajiny

Pozitívne

- intenzita dopravy na úrovni regiónu a štátu
- vplyv na urbanizovaný priestor sídla
- minimalizácia prevádzkových nákladov údržby oproti nulovému variantu
- minimalizácia nákladov na prevádzku (čas, PHM, opotrebenie vozidiel), bezpečnosť dopravy oproti nulovému variantu
- vplyv na koncentráciu a rozvoj služieb spojených s dopravou
- vplyv na návštevnosť turistických centier v regióne

Negatívne

- vplyv na urbanizovaný priestor sídla
- zmeny veľkosti tvaru pozemkov, zmeny kultúr, sťažené obhospodarovanie pozemkov
- záber PPF a LPF

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

- *Horninové prostredie, zosuvná činnosť*

Realizáciou rozsiahlej líniovej stavby sa napriek sanačným opatreniam môžu v nepriaznivých podmienkach aktivovať svahové deformácie.

- *Voda*

Počas výstavby je možné znečistenie podzemných vôd v priestoroch stavebných dvorov, prístupových trasách a pracoviskách (tunely, zárezy, násypy, mostné objekty). Počas prevádzky nemožno vylúčiť havárie vozidiel a s tým súvisiace úniky PHM.

- *Poľnohospodárstvo a lesníctvo*

Lesné polomy pri prieniku silných vetrov, možnosť vzniku požiarov lesa. Obyvateľstvo, chôdza po diaľnici, havárie vozidiel.

- *Ostatné prevádzkové riziká - havárie nákladov*

Havárie nákladov s následnými znečisteniami prostredia. Pri doprave týchto látok po iných cestných komunikáciách ako diaľničných je riziko takejto havárie výrazne vyššie.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jeho pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povaha a rozsah navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanoviská orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa“ za dodržania podmienok uvedených v časti V/3 tohto záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaná variant

Na základe záverov správy o hodnotení, vyjadrení zúčastnených v procese posudzovania, verejných prerokovaní správy o hodnotení a odborného posudku je ako najmenej vhodný resp. až vylučujúci nulový variant.

Z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie sa odporúča vedenie diaľnice nasledovne:

Časť A (Martin – Turany)

Varianty A1 a A2 sú približne rovnocenné s miernou preferenciou variantu A2. Variant A1 je realizovateľný v obci Sučany *len za podmienky výstavby protihlukových stien, ktoré by účinne znižovali kumulatívnu hladinu hluku z prevádzky železnice a diaľnice na úroveň predpísanú pre obytné sídla v zmysle NV 40/2002 Z.z.*

Časť B (Turany – Hubová)

Variant B1 je jednoznačne vhodnejší ako variant B2 z hľadiska environmentálneho, socio-ekonomického a celkovej tvorby krajiny. Z hľadiska dopravného - napojenie Považia na smer Dolný Kubín a Poľsko - nie je koncepčne doriešené a v dá sa očakávať, že sa budú hľadať varianty napojenia a s tým súvisiace umiestnenie križovatiek. V prípade vylúčenia realizácie trasy B1 v dôsledku nových skutočností, bude navrhovateľ hľadať iné riešenia.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

1. Pre ďalší stupeň dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len „DUR“) vykonať podrobný inžiniersko-geologický prieskum po celej trase a hlavne v trase tunela a v miestach zosuvných území, za účelom zistenia geotechnických vlastností územia a stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia.
2. Realizovať hydrogeologické prieskumy na vybratých úsekoch trasy z dôvodu určenia režimu a smerov prúdenia podzemných vôd, v nadväznosti na možnosť výskytu pitnej vody, ako aj kvalitatívne zhodnotenie súčasného stavu.
3. 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.
4. Riziko ovplyvnenia výdatnosti vodných zdrojov pre priľahlé obce a výdatnosti a zloženia zdrojov prameňov minerálnych vôd je potrebné dokladovať vykonaním hydrogeologického posúdenia. V prípade, že výstavba tunelu ovplyvní výdatnosť vodných zdrojov, je potrebné navrhnuť náhradné vodné zdroje na zásobovanie obyvateľov pitnou

vodou. Záverečnú správu hydrogeologického posúdenia žiada zaslať na MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel, Bratislava.

5. V rámci DUR venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, využitiu skrývkového materiálu, inventarizácii bioty v priamo dotknutom území.
6. Riešiť výstavbu mostných objektov z hľadiska minimalizácie vplyvov na ekosystémy vodných tokov. V úsekoch brehových porastov a rozptýlenej zelene minimalizovať technické úpravy brehov, výruby brehových porastov. V úsekoch riečnych nív, slepých ramien, mokradí, minimalizovať stavebné zásahy, zachovať prirodzené prietoky.
7. Prehodnotiť parametre navrhovaných mostných objektov na diaľnici a prechodov pod diaľnicou z hľadiska migrácie živočíchov, v prípade potreby navrhnuť ich úpravy. V rámci DUR presne lokalizovať migračné koridory pre vysokú zver a obojživelníky.
8. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce, pozmeňujúce vodný režim.
9. Zabezpečiť protihlukové opatrenia v rámci navrhovaného technického riešenia na úroveň predpísanú pre obytné sídla v zmysle NV 40/2002 Z.z., na kritických miestach trasovania diaľnice v blízkosti obcí.
10. Vybudovať protihlukovú stenu, ktorá by účinne znižovala kumulatívnu hladinu hluku z prevádzky železnice a diaľnice v obci Sučany.
11. Pre etapu výstavby diaľnice spracovať a orgánmi štátnej správy pre životné prostredie odsúhlasiť „environmentálny plán výstavby“, ktorý by mal zahŕňať návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu a návrh kontroly ich dodržiavania v rámci harmonogramu výstavby. Súčasťou plánu by mal byť aj návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
12. V rámci DUR na základe vybranej trasy identifikovať plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy.
13. V DUR vykresliť výstavbou diaľnice významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody.
14. V ďalších stupňoch projektu navrhnuť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia (drenáže, oporné múry, kotvenie, prítaženie pätiiek svahov, výmena málo únosného podložia) s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov, estakád a tunelu.
15. Zvážiť možnosť vyrovnania tunela smerom severovýchodne pod Hrdošom - parcela č. 568/5, jeho vyústenie pri parcelách 480, 479/1, 478/8 a riešenia vedenia diaľnice smerom východným na Hrboltovú (úrodná pôda v časti Roveň a Boriec ostane zachovaná).
16. Zachovať možnosť presunu po štátnej ceste III. triedy Švošov - Ružomberok, Švošov - Komjatná. V ďalších stupňoch projektovej prípravy rešpektovať súčasné zariadenia železnice ako aj rozvojové zámery, ktoré sú zohľadnené v modernizačnej štúdii „Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice a Žilina - Čadca a jeho zosúladení s rekonštrukciou uvedených tratí“, ktorú spracoval SUDOP TRADE KOŠICE. Zároveň ŽSR požaduje rešpektovať vypracované zadanie stavby „Dezinfekčná stanica Sučany“, ktoré spracoval Hydroconsult Bratislava. Obe dokumentácie sú k dispozícii na GR ŽSR v Bratislave.
17. Pri variante A2 viesť teleso diaľnice tak, aby nedošlo k narušeniu archeologickej lokality „Skalka“ a aby sa diaľnica nepriblížila do tesného kontaktu s výbežkom sídelného útvaru Sučian - ulica 29. augusta.
18. Križovatku diaľnice D1 so št. cestou I/18 riešiť tak, aby bolo v budúcnosti možné napojenie severojužnej rýchlostnej komunikácie uvažovanej vo výhlade východne od mesta Martin.
19. Vzhľadom na skutočnosť, že do doby, kým bude realizovaný východný obchvat mesta Martin (rýchlostné severojužné prepojenie), bude funkciu diaľničného privádzača nielen pre mesto Martin, ale aj pre všetky sídla v Turčianskej a Žiarskej kotline plniť št. cesta I/65, je nutné skoordinať prípravu a realizáciu uvedených komunikácií s diaľnicou:
 - a.) stavbu preložky I/65 (cca 2,5 km), ktorá je v súčasnosti realizovaná ako dvojpruhová budovať v plnom t.j. štvorpruhovom profile, keď do dnešnej doby realizovaná časť preložky cca 4 km je riešená ako štvorpruhová,

- b.) trasu preložky št. cesty I/65 upraviť v zmysle platných noriem a predpisov.
20. Ministerstvo obrany SR, (list zo dňa 6. 8. 1997) žiada, aby ďalšie stupne projektovej dokumentácie boli prerokované s VUSS Banská Bystrica.
 21. V DUR v km 0,0 - 2,3 zosúladiť vedenia vysokého napätia 400 kV, 110 kV a diaľnice.
 22. Zvážiť prepojenie diaľnice D1 s cestou I/18 medzi obcami Ratkovo a Turany. Toto prepojenie má význam pre hospodársky život východnej časti Turca, rekreačného územia Trusalová - Vrátna a výhodnejšie napojenie z cesty I/18 v náväznosti na cestu I/70 smer Dolný Kubín.
 23. Spolupracovať pri vypracovaní úpravy územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí.
 24. Pri výstavbe zabezpečiť (po dohode s povolujuúcim orgánom) pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov najmä počas výstavby diaľnice na životné prostredie stavebnými mechanizmami a neodôvodnenej a zbytočnej devastácii krajiny v okolí staveniska.
 25. Prístupové cesty v blízkosti obydľí udržiavať v bezprašnom stave (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.
 26. Prejazdy nákladnej dopravy počas výstavby podľa možnosti odkloniť od obytných sídiel.
 27. Začatie zemných prác vopred ohlásiť Archeologickému ústavu SAV.
 28. Minimalizovať dočasný záber pôdy.
 29. Stavebné dvory lokalizovať na miestach menej hodnotných z poľnohospodárskeho produkčného hľadiska, avšak mimo bioticky významných území, najlepšie po konzultáciách s odborníkmi v oblasti ochrany pôdneho fondu, bioty a ochrany prírody.
 30. 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.
 31. Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku tak, aby bol čo najmenší záber pôdy.
 32. V poľnohospodársky využívannej krajine dbať na zachovanie rozptýlenej zelene.
 33. Zhodnotiť vplyvy ťažby na životné prostredie v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. v prípade, že budú otvárané nové ťažobne s kapacitou o veľkosti, ako je uvedené v prílohe č. 1 zákona č. 391/2000 Z.z.
 34. Na úsekoch mostov nad riekou Váh a potokmi s možnosťou tvorenia námrazy inštalovať hlásiče námrazy.
 35. V prípade preukázania nadlimítných hodnôt hluku počas prevádzky z diaľnice, dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.
 36. Pri stavebných prácach v PHO vodných zdrojov vypracovať plán havárijných opatrení, v zmysle platnej legislatívy, a predložiť ho na schválenie vodohospodárskemu orgánu, ktorý požaduje nezasahovať do PHO I. stupňa, PHO II. stupňa vnút. časť vodných zdrojov a minimalizovať zásah do PHO II. stupňa - vonkajšia časť a do toku Váh, nakoľko sa jedná o vodohospodársky významný tok.
 37. V prípade ovplyvnenia výdatnosti zdrojov zabezpečiť náhradný vodný zdroj.
 38. Zvážiť možnosť napojenia obcí Turčianske Kľačany a Lipovec na plánovanú ČOV na odpočívadle pri Turčianskych Kľačanoch.
 39. Realizovať sanačné opatrenia pri realizácii zárezov, pilierov mostov a budovaní portálov tunelov v nestabilnom prostredí alebo v prostredí náchylnom na aktiváciu svahových pohybov. Tieto spočívajú v odvodnení masívu a v stabilizácii svahov zárubnými múrmi. Pri nebezpečí uvoľňovania blokov skalných hornín je potrebné ich kotvenie.
 40. Pri málo únosnom podloží, ako napr. pri prechode cez rekultivovanú časť skládky odpadov v Sučanoch, zabezpečiť jeho konsolidáciu, spevnenie, prípadne výmenu a prirodzene patričnú likvidáciu odťaženeho odpadu.
 41. Zásahy do reliéfu (zárezy a násypy) zmierniť vegetačnými úpravami - revitalizáciou sprievodnej zelene, ozelenením svahov zárezov, náhradnou výsadbou zelene
 42. V čo najväčšej miere využiť existujúce ložiská nerastných surovín. Preveriť lokality: ložiská Lipovec a Sučany a ložiská stavebného kameňa v lomoch Kraľovany II a Dubná skala.

43. Otázku deficitu materiálov riešiť v širšom kontexte, vo vzťahu s etapizáciou výstavby celej diaľničnej siete. V predchádzajúcom úseku Višňové - Martin vzniká totiž v dôsledku realizácie tunela Višňové bilančný prebytok cca 800 000 m³.
44. Realizovať výsadbou sprievodnej drevitej vegetácie. Tieto úpravy realizovať podľa možnosti v celej dĺžke vybraného variantu. Pri výsadbe použiť vhodné druhy drevín.
45. Mostné objekty realizovať vo vhodných veľkostných parametroch, závislých od lokality a charakteru premostenia, pričom treba ponechať dostatočný podchodný priestor a výšku vlastného toku a brehov.
46. Vzhľadom na existenciu interkontinentálneho migračného koridoru avifauny, mostné objekty realizovať tak, aby bola vylúčená kolízia s migrujúcim vtáctvom.
47. Na území NP Malá Fatra rešpektovať III. stupeň územnej ochrany prírody, na území OP NP Malá Fatra a CHKO Veľká Fatra II. stupeň územnej ochrany prírody.
48. Vybudovať preložky poľných komunikácií a vypracovať a uskutočniť projekty hospodársko - technických úprav na dotknutom území.
49. Nad a pod telesom diaľnice urobiť technické opatrenia proti erózii pôdy. Porastové okraje zalesniť krami a drevinami - vytvoriť porastové plášte proti poškodzovaniu porastov spálou kôry a vetrom. Zvážiť vybudovanie podjazdov pod diaľnicou priechodné pre vyťahovanie dreva.
50. V období výstavby diaľnice úzko spolupracovať s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby diaľnice na obce a ich obyvateľstvo najmä pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
51. Záber časti ornej pôdy, lesných pozemkov atď. kompenzovať náhradou za spôsobenú majetkovú újmu.
52. Za likvidáciu stromovej a krovinatej vegetácie rastúcej mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu na základe bioprojektov.
53. V predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území trasy diaľnice.
54. Prednostne zabezpečiť spracovanie „Registrov obnovenej evidencie pôdy“ (ROEP) v katastrálnych územiach dotknutých obcí (úloha pre rezort MP SR, resp. samosprávu). Rešpektovať prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.
55. Podľa možnosti vyhnúť sa rozdeleniu honov na nepravidelné a nefunkčné celky trasou diaľnice. Pri výbere trasy diaľnice uprednostniť krížovanie honov s nižšou produkčnou kategóriou.
56. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
57. Zvážiť vybudovanie a optimálnu polohu privádzača v priestore medzi Krpeľanmi a Ratkovom, spájajúceho diaľnicu a cestu I/18 ako prepojenie s regiónom Oravy, prostredníctvom cesty I/70.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska, vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona č. 127/1994 Z.z.

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povolujujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku.

MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, MŽP SR prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení (V/3).

Celkové vyhodnotenie písomných stanovísk podľa §18 zákona je nasledujúce:

- **Ministerstvo pôdohospodárstva SR, sekcia poľnohosp. a potravinárstva**

Z hľadiska ochrany pôd, ako i vplyvov na poľnohospodársku výrobu, považuje kombináciu variantov A2 + B1 t.j. južnú trasu pod obcami Sučany, Turany a Krpeľany za najvýhodnejšiu.

- **Ministerstvo obrany SR, sekcia logistiky**

Z hľadiska záujmov vojenskej správy s návrhom trasy akcie „Diaľnica D1 Martin - Lubochňa“ súhlasí a odporúča podporiť variant riešenia VI (A2+B1).

- **Okresný úrad v Martine - odbor životného prostredia**

Považuje pri uplatnení všetkých zmierňujúcich opatrení uvedených v predloženej správe, za najpriateľnejší variant VI (A2 + B1).

- **Železnice Slovenskej republiky, Bratislava**

Z hľadiska záujmov ŽSR sa najvýhodnejším javí variant č. VI (A2+B1), ktorý križuje železničnú trať v štyroch prípadoch.

- **Okresný úrad v Dolnom Kubíne - odbor ŽP**

Za najpriateľnejší považuje variant VI (A2 + B1).

- **Slovenská agentúra životného prostredia, Banská Bystrica**

Považuje za najpriateľnejší variant VI (A2+B1).

- Spracovateľ odborného posudku RNDr. Dušan Blaško, EnviGeo s.r.o. v Banskej Bystrici uvádza, že ako najoptimálnejší sa javí variant VI (A2 + B1).

- **Okresný úrad v Dolnom Kubíne - odbor dopravy a cestného hospodárstva**

Odporúča riešiť vedenie trasy diaľnice tunelovým variantom B1 (tunel Korbelka) s križovatkou D1 cesta I/18 Lubochňa a Martin resp. Martin privádzač, podľa variantného riešenia A1 alebo A2.

- **Okresný úrad v Ružomberku, odbor ŽP - oddelenie stavebného poriadku**

Za najvýhodnejší považujú variant B1.

- **Okresný úrad v Ružomberku - odbor ŽP - oddelenie SOŽP a ÚP**

Orgán ochrany prírody a krajiny trvá na variante B1.

- **Okresný úrad v Ružomberku - odbor ŽP**

- štátna vodná správa - odporúča variant B2,

- odd. odpadového hospodárstva - vecné pripomienky.

- odd. štátnej vodnej správy - z hľadiska vodohospodárskeho odporúča variant B 1,

- odd. ochrany ovzdušia - z hľadiska ochrany ovzdušia odporúča variant B1.

- **Obecný úrad Kraľovany**

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie je za variant B1 t.j. tunel Korbelka.

- **Obecný úrad Šútovo**

Je jednoznačne za vedenie trasy diaľnice variantom B1 (tunel Korbelka)

- **Stanovisko obyvateľov obce Šútovo**

Obyvatelia obce Šútovo, po oboznámení sa so správou o hodnotení a dospeli k jednoznačnému záveru, aby diaľnica išla trasou B1 - tunelom Korbelka.

- **Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky**

Diaľnica v úsekoch Turč. Kľačany - križovatka Martin - južný obchvat Sučany - pokračovanie variantu A2 na pravý breh Váhu - križovatka Turany - tunel Šútovo - križovatka Kraľovany - cez tunely Rojkov a Havran - po koniec úseku, by splnili ako technické tak i krajinné, ale i estetické kritériá vplyvov na životné prostredie.

- **Obecný úrad Sučany**

Obecné zastupiteľstvo prijalo uznesenie a požaduje, aby trasa diaľnice bola vedená južne od obce Sučany.

- **Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel**

Odporúča realizovať variant I (A1+ B1).

- **Krajský úrad, odbor životného prostredia, Žilina**

Prikláňa sa k variantu I (A1+ B1).

- **Okresný úrad v Martine - odbor životného prostredia**

Varianty (A1 + B2) a (A2 + B2) považuje za vhodné a súhlasí s ich realizáciou.

• **Okresný úrad v Dolnom Kubíne - odbor požiarnej ochrany**

Odporúča realizovať variantu VII (A2 + B2).

• **Útvar hlavného architekta mesta Martin**

Stanovisko ÚHA mesta Martin požaduje riešiť napojenie mesta Martin a regiónu Turca na trasu diaľnice (A1, A2).

• **Stanovisko ÚHAM - Martin**

Z hľadiska mesta Martin sú akceptované obidve trasy diaľnice (variant A1 aj A2).

• Rada Národnej kultúry v Martine (Ing. Arch. Igor Thurzo) odporúča realizovať A1 a B1.

• **Okresný úrad Martin - odbor životného prostredia - odd. ochrany ovzdušia**

Navrhuje monitorovanie vplyvu prevádzky diaľnice na kvalitu ovzdušia v obci Sučany.

• **Okresný úrad v Martine - odbor ŽP - odd. odp. hospod.**

S predloženou správou o hodnotení súhlasí.

• **Okresný úrad v Dolnom Kubíne - odbor poz., poľnohosp. a lesného hospodárstva**

Nemá námietky.

• **Obecný úrad Švošov**

Obecné zastupiteľstvo na svojom zasadnutí v bode 2 schválilo riešenie diaľnice D1 Martin - Ľubochňa za pripomienok technického zohľadnenia pri spracovaní projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie.

• **Obecný úrad Turčianske Kľačany** požaduje:

Stavbu diaľnice riešiť estakádou cez celé k.ú. obce .

• **Obecný úrad Turany**

Súhlasí s pôvodne odporúčaným variantom diaľnice D1 Martin - Ľubochňa v úseku k.ú. Turany podľa B2 s križovatkou napojenia na diaľnicu D1 z cesty I/18 v priestore medzi obcou Ratkovo a Turany pri motoreste Fatra.

• **Ministerstvo životného prostredia SR - sekcia geológie a prírodných zdrojov**
Uvedené geologické hodnotenie umožňuje uvažovať s hociktorou alternatívou, nakoľko geologické prostredie je podobné pre všetky navrhované trasy diaľnice.

• **Štátny zdravotný ústav Martin**

K vypracovanej správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby „Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa“ zo zdravotno - hygienického hľadiska nemá námietok.

• **Drevina š.p. Sučany**

Vedenie podniku Drevina Sučany žiada zakotviť do záverečného stanoviska (v prípade realizácie variantu A1) náhradu všetkých demolovaných objektov v plnom rozsahu na príslušnom pozemku, vrátane náhradného pozemku.

Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa je súčasťou už budovanej diaľničnej siete. V súčasnosti doprava smeruje po ceste I/18, ktorá patrí k veľmi zaťaženým komunikáciám Slovenska. Z hodnotenia nulového variantu vyplýva, že existujúce úseky komunikácie I/18 nebudú schopné už v roku 2015 prepustiť predpokladané intenzity dopravy. Niektoré úseky cesty (napr. križovatka cesty I/18 a I/59) nebudú schopné už v najbližších rokoch zvládnuť.

V prípade nevybudovania úseku diaľnice by v budúcnosti dochádzalo k významnému zhoršeniu kvality ovzdušia počas špičky, za bežných rozptylových podmienok už v období 2005 a 2015. V roku 2035 by dochádzalo k prekračovaniu limitov už aj mimo špičky. Súčasne so stúpajúcim počtom vozidiel na existujúcich komunikáciách by vzrástlo ohrozenie obyvateľov hlukom a narástlo by aj riziko zvýšeného počtu automobilových nehôd a úrazov. Z toho dôvodu sa odporúča výstavba diaľnice.

Presun - odklonenie dopravy na diaľnicu nebude ani v jednom prípade predstavovať prekročenie prípustných hraníc koncentrácií v ovzduší. Vplyvy diaľnice v dôsledku zvýšenej hlučnosti možno zmierniť protihlukovými bariérami.

Negatívne vplyvy diaľnice (predstavované zábermi pôdy, vplyvmi na chránené územie, genofondové plochy a prvky územného systému ekologickej stability) je možné zmierniť realizáciou technických opatrení. Osobitné opatrenie si vyžaduje zachovanie existujúcich migračných koridorov cicavcov a obojživelníkov.

Pre úsek Martin - Ľubochňa sa odporučilo vedenie trasy vo variante VI (A2 - B1). Takáto kombinácia variantov vedenia trasy diaľnice v riešenom úseku predstavuje jeden z nižších trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy s možnosťou situovania trasy do pôd s nízkou bonitou. Trasa vedie prirodzenou hranicou v styku nivy Váhu s pahorkatinou, preto najmenej negatívne zasahuje do poľnohospodárskej prvovýroby a organizácie poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Realizovanie je možné i z hľadiska postupnosti vynakladania finančných prostriedkov. Tunelovým riešením dôjde k menším zásahom do prírody a oproti riešeniu variantu B2 dôjde ku skráteniu dĺžky diaľnice a tým k zníženiu počtu mostných objektov na trase. Vedením časti diaľnice tunelom Korbelka (variant B1) sa vylúči možný vplyv imisí z mobilných zdrojov na obyvateľov obcí Rojkov a Stankovany. Pre stanovenie účinných sanačných opatrení je potrebná znalosť podmienok šírenia kontaminujúcej látky. Následný hydrogeologický prieskum realizovaný pri vyšších stupňoch musí byť zameraný aj na tento aspekt. Táto otázka je mimoriadne aktuálna pri výstavbe tunela Korbelka, predovšetkým v úseku vedenom karbonatickým vápencovo-dolomitickým komplexom, ktorý sa vyznačuje vysokou zraniteľnosťou podzemných vôd.

Na tento komplex sú súčasne viazané významné využívané zásoby podzemnej vody. Na základe súčasných poznatkov existuje vysoký predpoklad kvantitatívneho ovplyvnenia vodných zdrojov Teplička a Korbelka, pri realizácii tunela Korbelka. Existuje aj teoreticky menšia možnosť ovplyvnenia prameňov Stankovany - Pod suchou dolinkou a Švošov - Dušička pravý a ľavý, pri budovaní tunela Havran. Možnosť ovplyvnenia týchto zdrojov je potrebné overiť hydrogeologickým prieskumom. V priebehu výstavby je potrebná realizácia monitoringu.

Na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie v trase diaľnice sa navrhuje rad technických a kompenzačných opatrení špecifikovaných v časti V/3 tohoto záverečného stanoviska.

6. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre monitorovanie je potrebné vypracovať samostatný *projekt monitoringu*, ktorý by mal obsahovať monitoring:

Ovzdušie

- Počas prevádzky bude potrebné merať emisie predovšetkým v okolí tunelových výduchov.
- Na iných úsekoch diaľnice sa odporúča realizovať meranie imisí v intraviláne obce Sučany, na južnom okraji Turian a v severnej časti Švošova.

Hluk

- Počas prevádzky sa odporúča monitorovanie hluku vo všetkých sídlach dotknutých vybraným variantom diaľnice - Sučany, Turany a severná časť Švošova.

Klíma

Z meteorologických údajov sa odporúča evidovať najmä:

- teplota vzduchu (max., min., prízemná)
- relatívna vlhkosť vzduchu
- smer a rýchlosť vetra
- výška snehovej pokrývky a novonapadnutého snehu
- výskyt hmiel, šedého mrazu a poľadovice

Horninové prostredie

Monitorovanie horninového prostredia zamerať predovšetkým na oblasti trasy v nestabilnom a podmienene stabilnom území a na oblasti tunelových úsekov.

Monitoring začať po uskutočnení prípadných sanačných opatrení v rámci prípravy stavby a pokračovať v ňom počas výstavby a po uvedení diaľnice do prevádzky.

Povrchové vody

- v období pred výstavbou overiť kvalitu vôd v povrchových tokoch pri rôznych hydrologických stavoch a to pri recipientoch, do ktorých budú zaústené odpadové vody, v rozsahu požiadaviek NV SR č. 242/1993 Z.z. a pri vybraných tokoch dotknutých,

výstavbou (toky v oblasti stavebných dvorov, depónií prípadne prebytočného výkopového materiálu) na chemické parametre očakávané v súvislosti s výstavbou diaľnice

- počas výstavby diaľnice pokračovať v monitoringu na vybraných tokoch v rozsahu, ako pred výstavbou diaľnice,
- počas prevádzky diaľnice sledovať kvalitu vody v recipientoch, do ktorých budú vypúšťané odpadové vody a to v sortimente analytických stanovení podľa požiadaviek NV SR č. 242/1993 Z.z. resp. rozhodnutia príslušného vodohospodárskeho orgánu.

Podzemné vody

- sledovať režim hladín podzemných vôd v masívoch dotknutých výstavbou tunelov,
- v prípade realizácie tunelového variantu B1 sledovať výdatnosť a kvalitu prameňov vodných zdrojov Teplička, Korbelka, Fatra a Kraľovany,
- sledovať režim prameňov Stankovany - Pod suchou dolinkou a Švošov - prameň Dušička, potenciálne dotknutých výstavbou tunela Havran,
- sledovať režim hladín v oblasti vodného zdroja Lipovec a monitorovať jeho kvalitu.

Odpadové vody

Pre obdobie výstavby a prevádzky je navrhnuté monitorovanie množstva kvality odpadových vôd podľa STN 75 7241.

Biota

Zmyslom monitoringu bioty je systematické sledovanie pôsobenia vplyvov diaľnice pred výstavbou, počas výstavby a v období prevádzky na flóru a faunu dotknutého územia. Monitoring je potrebné zahájiť ešte pred výstavbou diaľnice a to po schválení definitívneho situovania jej trasy. Podrobnosti je potrebné upraviť v projekte monitoringu v spolupráci s príslušnou štátnou správou ochrany prírody a krajiny.

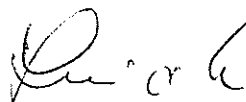
Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu.

Na základe operatívneho, ako i komplexného vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 36 ods. 3 zákona NR SR č. 127/1999 Z.z. navrhovateľ povinný v prípade, ak zistí, že skutočné vplyvy činností posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, na čo sa odporúča povolujuúcemu orgánu v rámci týchto podmienok navrhovateľa upozorniť.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ing. Milan Luciak
odbor posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR,



Ing. Gejza Vegh
riaditeľ odboru cestného hospodárstva
Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,



2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovít Štúra 1
812 03 BRATISLAVA
-14-

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

12. 11. 2002

Platnosť záverečného stanoviska vo veci Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa
sa predlžuje do 1. 2. 2008.



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 85 BRATISLAVA
- 11 -