



Bratislava 30.1.2008

Číslo: 732/08-3.4/mv

Podľa čísla: 30031.2/08.

Podpis: \_\_\_\_\_

08 - ( )

Príloha: 5/14 Číslo: \_\_\_\_\_

## 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 **Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava**, zo dňa 18.12.2007, predloženej podľa § 65 ods. 5 zákona, toto rozhodnutie:

Platnosť záverečného stanoviska č. 1832/02-4.3 vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ vydaného MŽP SR dňa 12.11.2002

**sa predlžuje do 1. 2. 2010.**

Neoddeliteľnou súčasťou tohto rozhodnutia je kópia záverečného stanoviska MŽP SR č. 1832/02-4.3 vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ zo dňa 12.11.2002 s vyznačením doby predĺženia platnosti.

## ODŮVODNENIE

Navrhovateľ **Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava**, predložil podľa § 37 ods. 7 zákona na MŽP SR listom zo dňa 18.12.2007 žiadosť o opakované predĺženie platnosti záverečného stanoviska č. 1832/02-4.3 vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ zo dňa 12.11.2002.

Navrhovateľ vo svojej žiadosti uvádza, že v rámci technickej prípravy bol úsek D1 rozdelený na dve samostatné časti, z toho pre prvú z nich **D1 Martin (Dubná Skala) – Turany** bolo v roku 2006 vydané územné rozhodnutie o umiestnení stavby.

Druhá časť **D1 Turany – Hubová** nebola zatiaľ povolená. V procese EIA bolo celkovo hodnotených 5 variantov trasy D1, v 2 zásadných koridoroch – B1 (tunel Korbeľka) a B2 (4 varianty). Žiadny z variantov nebol v záverečnom stanovisku vylúčený ako environmentálne nevhodný.

Na základe posúdenia vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti Ministerstvo životného prostredia SR v záverečnom stanovisku z hľadiska environmentálneho, socioekonomického a celkovej tvorby krajiny odporučilo na realizáciu variant B1.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR určilo listom č. 1053/2430-05 z 30.6.2005 pripravovať povrchovo tunelový variant B2, ktorý vznikol kombináciou variantov B2 TT a B2 PT hodnotených v správe EIA.

Navrhovateľ **Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava** vo svojej žiadosti o opätovné predĺženie platnosti záverečného stanoviska č. 1832/02-4.3 vo veci navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa**“ zo dňa 12.11.2002 **prehlasuje, že jedinou zásadnou zmenou je styk diaľnice s územiaми sústavy NATURA 2000, ktoré v čase procesu EIA neboli definované.** Vzhľadom k tejto skutočnosti navrhovateľ zabezpečil vypracovanie dokumentácie **Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia sústavy NATURA 2000 spoločnosťou Creative, spol. s r. o., Pezinok** v novembri 2007. V predmetnej dokumentácii sú identifikované vplyvy navrhovanej činnosti na územia sústavy NATURA 2000 a na ich elimináciu sú navrhnuté zmierňujúce a kompenzačné opatrenia. V predmetnej dokumentácii sa konštatuje, že za predpokladu dodržania zmierňujúcich a kompenzačných opatrení sú tieto vplyvy v predloženej dokumentácii hodnotené ako nevýznamné, okrem vplyvov na ÚEV Rieka Váh, ktoré sa však dajú eliminovať zmierňujúcimi opatreniami.

Pre navrhovateľa vyplýva povinnosť pri realizácii navrhovanej činnosti postupovať v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia a zdravia obyvateľov a realizovať zmiernujúce a kompenzačné opatrenia navrhované v dokumentácii **Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia sústavy NATURA 2000.**

Vzhľadom k vyššie uvedeným skutočnostiam MŽP SR rozhodlo podľa ustanovení § 37 ods. 7 zákona tak, ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia.

### POUČENIE

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



**Ing. Oleg Havasi**  
riaditeľ odboru hodnotenia a 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. Umiestnenie**  
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.

m<sup>2</sup>, plocha dopravného priestoru 53,90 m<sup>2</sup>. 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

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 navrhnúť náhradné vodné zdroje na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou. Záverečnú správu hydrogeologického posúdenia žiada zaslať na MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel.

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

Uvádza, že budovanie úseku diaľnice D1 Martin- Ľubochňa je logickou nevyhnutnosťou, v záujme rýchlej, 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 Krpeľany 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 čistočnej 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:

požaduje nevyužiteľný odpad z výkopov, búračiek, razenia tunelov využiť do profihlukových bariér, alebo uložiť do vyťažených 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 rozptýlenie emisií je pre obidva 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 tuneli (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 Hrboľtovú (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

**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, Chlebc 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 prijało 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 Schádzzanú (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 - Ľubochňa“ 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 príslušnom 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 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 Kraľovany (1. 7. 1997)**

Za účasti 28 občanov zástupcov Enviconsultu s.r.o. Žilina a SSC Bratislava boli v diskusií 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 (hmla, 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 diskusií vznesené a zodpovedané tieto otázky týkajúce sa časového horizontu výstavby diaľnice, intenzity dopravy po vybudovaní diaľnice, detailov trasy diaľnice a ukladania vyťaženého 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 diskusií vznesené a zodpovedané tieto otázky týkajúce sa zásahu do usadlosti Rusnák, spolpatnenia 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 diskusií 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. Zvážil 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 diskusií 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 ?



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 nadožšia zvetralých hornín, čo by vyvolalo technicky veľmi náročné riešenie. Podrobnejšie analýzy geologického charakteru budú možné až po vykonaní podrobnejšieho IGHP.

#### **Verejnú 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 čiastkach zodpovedajúcich pre kategóriu veľkosti obce, ako aj potrebný znalecký posudok pri výkupe domov a budov.

#### **Verejnú 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 likvidáciu usadlosti „Rusnák“, termínu výstavby diaľnice v tomto úseku a majetkoprávného 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 Hliniška).

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 „Lubochňa“, 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.

#### **Verejnú 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 migračiu zvery v smere na Šútovo.

- 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, narušením 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 pufráčnej zóne biocentier
- narušenie súvislosti 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**

- *Ľudské 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.

- 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, výrubu 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, prifaženie pátiiek svahov, výmena málo únosného podložia) s dôrazom na oblasť zárezov, píllov mostov, estakád a tunela.
  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 výhľade 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 skoordínať 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.

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 m<sup>3</sup>.
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 erózií pôdy. Porastové okraje zalesniť kramí a drevinami - vytvoriť porastové plášte proti poškodzovaniu porastov späťou 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 častí 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 Krpeňami 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, povolujuceho 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 čiasťkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení (V/3).

• **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 prekročovaniu 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.

výstavbou (toky v oblasti stavebných dvorov, depónii 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 masivoch 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.

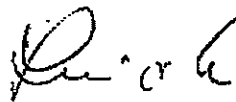
Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu.

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 činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie 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 povoľujúcemu 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. Ľudovíta Štúra 1  
012 03 BRATISLAVA  
-16-

### 3. Dátum vydania záverečného stanoviska

12. 11. 2002