

## NETECHNICKÉ ZHRNUTIE DIAĽNICA DI - SLOVENSKO

### 1 Úvod

Tento navrhovaný projekt pozostáva z výstavby piatich nových úsekov transeurópskej cestnej siete DI, umiestnených medzi mestami Martin a Prešov o celkovej dĺžke 75 km a ciest spájajúcich ich s miestnou cestnou infraštruktúrou (ďalej ako „Projekt“). Projekt je obstaraný vo forme verejno-súkromného partnerstva (PPP), a to s koncesnou lehotou v trvaní 30 rokov.

Toto Netechnické zhrnutie (NTS) popisuje Projekt a sumarizuje výsledky viacerých environmentálnych a sociálnych prieskumov, realizovaných ako súčasť posudzovacích a povolovacích štádií Projektu, ktoré sa uskutočňovali počas 15-ročného prípravného obdobia. Celá dokumentácia, vrátane stanovísk týkajúcich sa ochrany životného prostredia, posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie (EIA), hodnotení sociálnych vplyvov (SIA), žiadostí o vydanie povolenia a rozhodnutí v etape schvaľovania koncepcií, územného rozhodovania a stavebného povoloovania, je k dispozícii s ďalšími informáciami a detailmi v:

- o Komunikačnom centre „Sever“ Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v Žiline,
- o Komunikačnom centre „Východ“ Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. v Košiciach (po uvedení centra do prevádzky)
- o na internetovej stránke Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v sekcii PPP Projekty ([www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)).

Koncesionár sprístupní ďalšie informačné centrá týkajúce sa stavebných prác počas stavebnej časti Projektu.

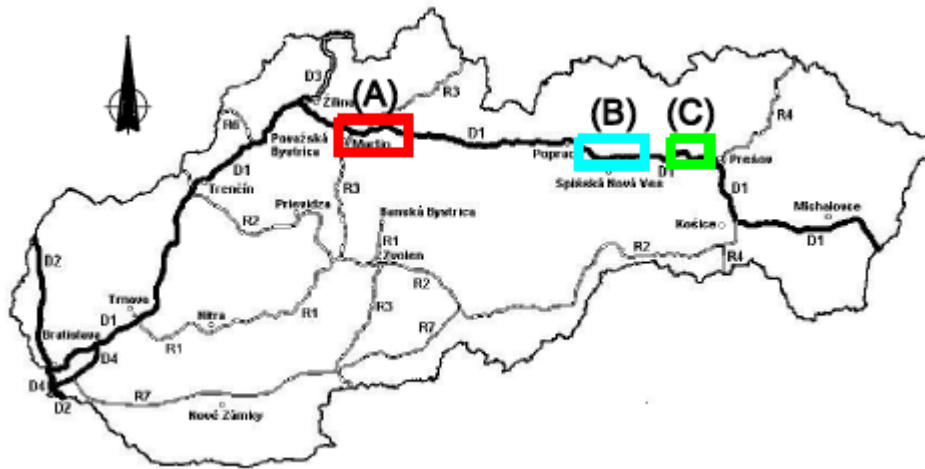
Cieľom prípravnej fázy Projektu bolo minimalizovať dopady na životné prostredie a ľudí starostlivým výberom trasy, a to po konzultácii s verejnosťou a vyhodnotením environmentálnych a sociálnych vplyvov v súlade so slovenskými predpismi.

### 2 Popis Projektu

Projekt pozostáva z piatich úsekov diaľnice, z ktorých tri sú situované medzi obcami Dubná Skala a Ivachnová (A), jeden medzi Jánovcami a Jabľoňovom (B) a jeden medzi Fričovcami a Sviniou (C). Tieto úseky sa nachádzajú v severnej časti Slovenska a tvoria časť 517 km dlhového koridoru DI od Bratislavy po štátnu hranicu s Ukrajinou a napájajú sa na existujúce úseky cestného koridoru DI, ako je možné vidieť na obrázku č. 1 nižšie. Obrázok č. 2 poskytuje podrobnosti hlavných slovenských cestných ťahov a rozmiestnenie existujúcich úsekov DI, na ktoré sa bude Projekt napájať. Ďalšie podrobné mapy trasy sú súčasťou povolovacjej dokumentácii. Kľúčové plány, ktoré tvoria súčasť povolovacjej dokumentácie, sa nachádzajú na internetovej stránke MDPT SR ([www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)).

Diaľničná časť Projektu je navrhnutá ako štvorpruhová smerovo rozdelená cesta (2+2) a zahŕňa niekoľko mimoúrovňových križovatiek, ktoré majú zachovať a zlepšiť konektivitu s miestnou cestnou sieťou a štyri tunely o celkovej dĺžke 7,3 km. Ovplyvnené existujúce cestné komunikácie a trate sú, kde je to potrebné, odklonené buď ponad alebo popod

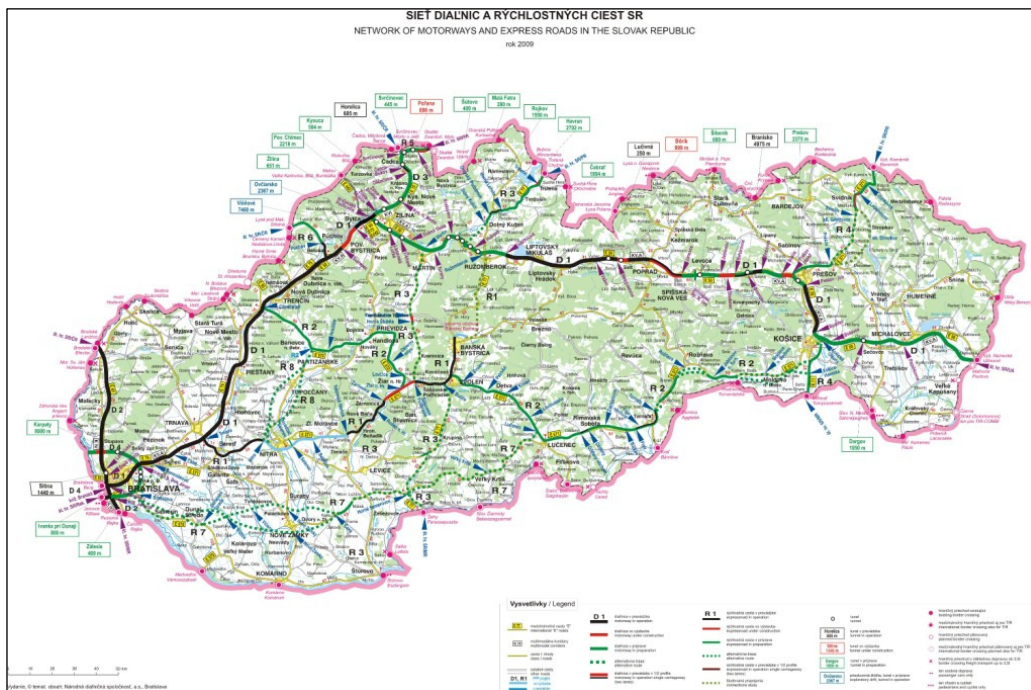
navrhovanú novú trasu, a to vybudovaním 75 nadjazdov<sup>1</sup>, 13 podjazdov a 7 veľkých priepustov (širokých od 2 m do 12 m) a niekoľkých malých priepustov. Tam, kde je to vhodné, budú postavené oporné múry, aby sa minimalizoval potrebný záber pôdy pre Projekt a dopad na životné prostredie.



**Obr. 1 – Plán umiestnenia Projektu**

### Legenda

- A** Úsek 1 až 3 (Dubná Skala - Turany; Turany - Hubová; Hubová - Ivachnová)
- B** Úsek 4 (Jánovce - Jablonov)
- C** Úsek 5 (Fričovce - Svinia)

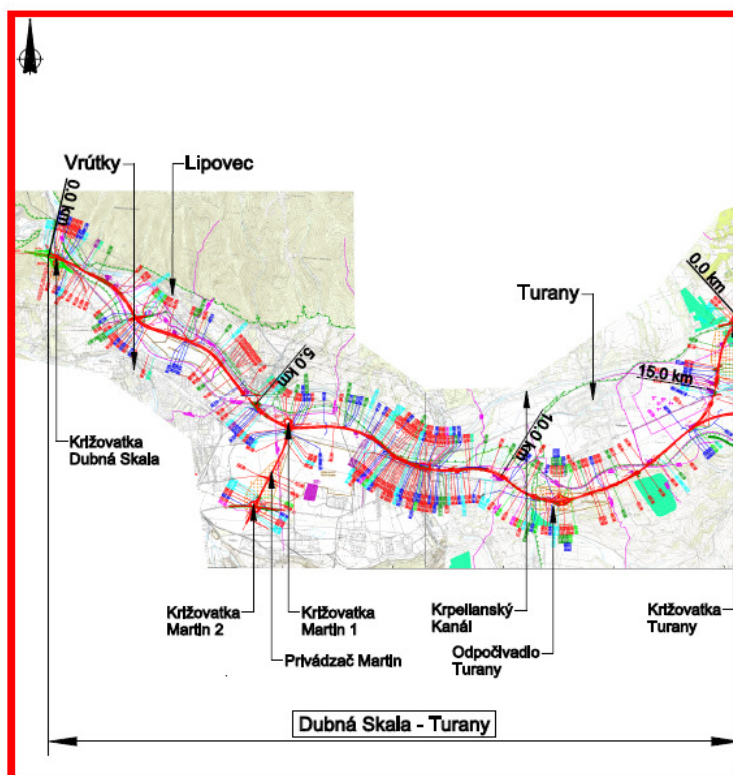


**Obr. 2 – Hlavná cestná sieť Slovenska  
(čiernou farbou sú indikované existujúce úseky)**

<sup>1</sup> Nadjazd vedie diaľnicu D1 a jej príslušné diaľničné privádzače cez priepasti, menšie cesty, rieky, potoky atď. Podjazd je kde menšia cesta prechádza ponad diaľnicu D1

## 2.1 Úsek č. 1: Dubná Skala - Turany

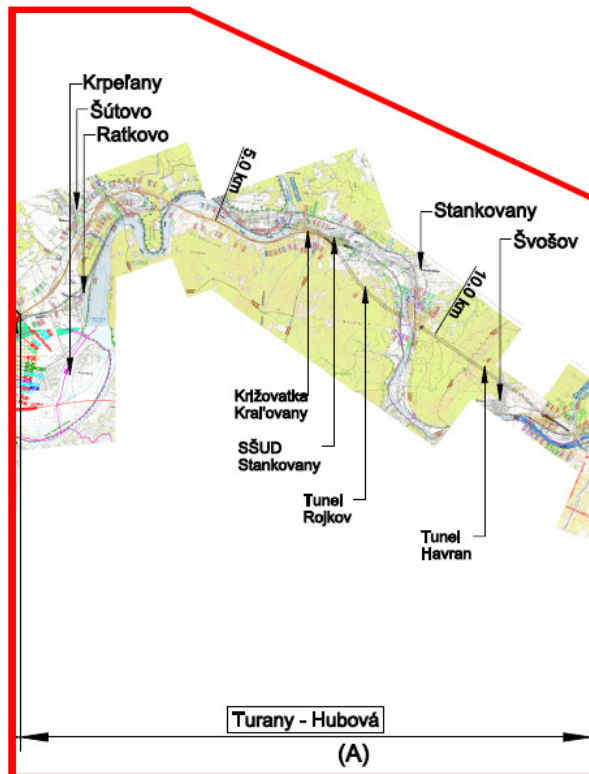
Tento úsek Projektu sa nachádza v Žilinskom kraji, v okrese Martin. Prechádza cez katastrálne územia Vrútky, Lipovec, Turčianske Kľačany, Sučany a Turany. Celková dĺžka úseku je približne 16,3 km a zahŕňa tri mimoúrovňové križovatky Dubná Skala, Martin a Turany, kde sa cesta napája na prilehajúcu cestnú sieť. Na úseku medzi Martinom a Turanami budú odpočívadlá poskytovať gastronomické, aj relaxačné služby, spolu s možnosťou dopĺňania palivových hmôt. Privádzač z mimoúrovňovej križovatky Martin zabezpečuje konektivitu k miestne významnej ceste I/18. Celková dĺžka privádzača je 2 km.



**Obr. 3 – Úsek č. 1 Dubná Skala - Turany**

## 2.2 Úsek č. 2: Turany - Hubová

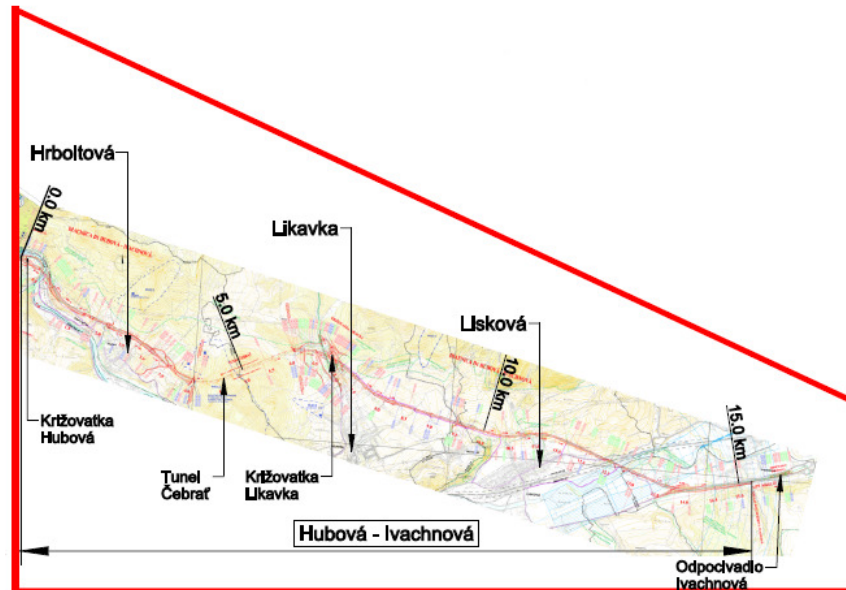
Tento úsek Projektu sa taktiež nachádza v Žilinskom kraji, v okresoch Martin, Dolný Kubín a Ružomberok a prechádza cez katastrálne územia obcí Ratkovo, Šútovo, Kraľovany, Rojkov, Stankovany, Ľubochnja, Švošov a Hubová. Úsek je dlhý približne 13,5 km, vrátane dvoch tunelov („Rojkov“ a „Havran“) o celkovej dĺžke 1,8 km a 2,8 km postupne. Nové stredisko správy a údržby diaľnic (SSÚD Stankovany) bude zriadené východne od križovatky Kraľovany.



**Obr. 4 – Úsek č.2 Turany – Hubová**

## 2.3 Úsek č. 3: Hubová – Ivachnová

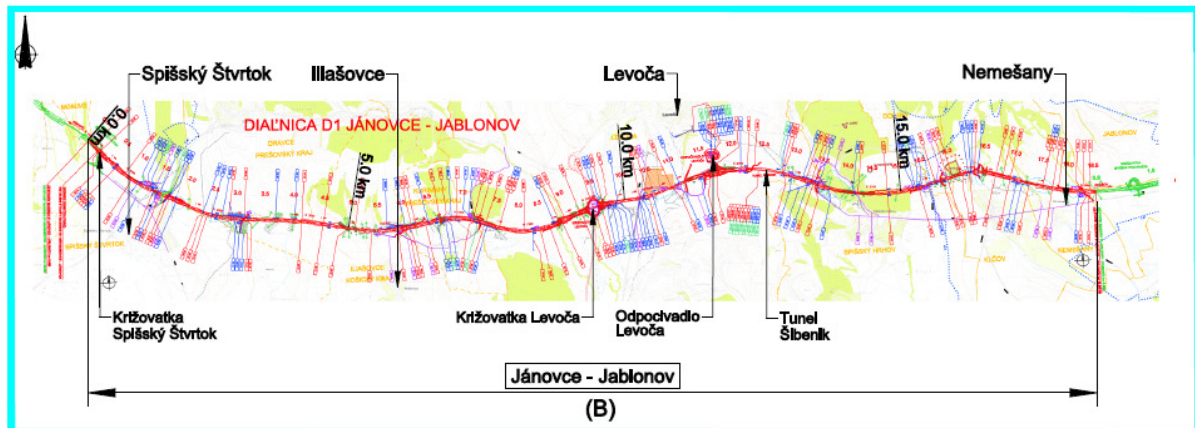
Tento úsek Projektu sa taktiež nachádza v Žilinskom kraji, v okrese Ružomberok a prechádza cez katastrálne územia obcí Hrboltová, Likavka, Martinček, Lisková a Ivachnová. Celková dĺžka predstavuje približne 15,3 km, vrátane tunela „Čebrať“ dlhého 2 km. Súvisiaca cestná sieť sa pripája pomocou mimoúrovňových križovatiek „Hubová“ a „Likavka“. Na svojom východnom konci zahŕňa Projekt tiež práce na existujúcej diaľnici D1 a zjazdy a výjazdy z odpočívadla, avšak samotné odpočívadlo nebude vybudované v rámci tohto Projektu.



**Obr. 5 – Úsek č. 3 Hubová – Ivachnová**

#### 2.4 Úsek č. 4: Jánovce - Jablonov

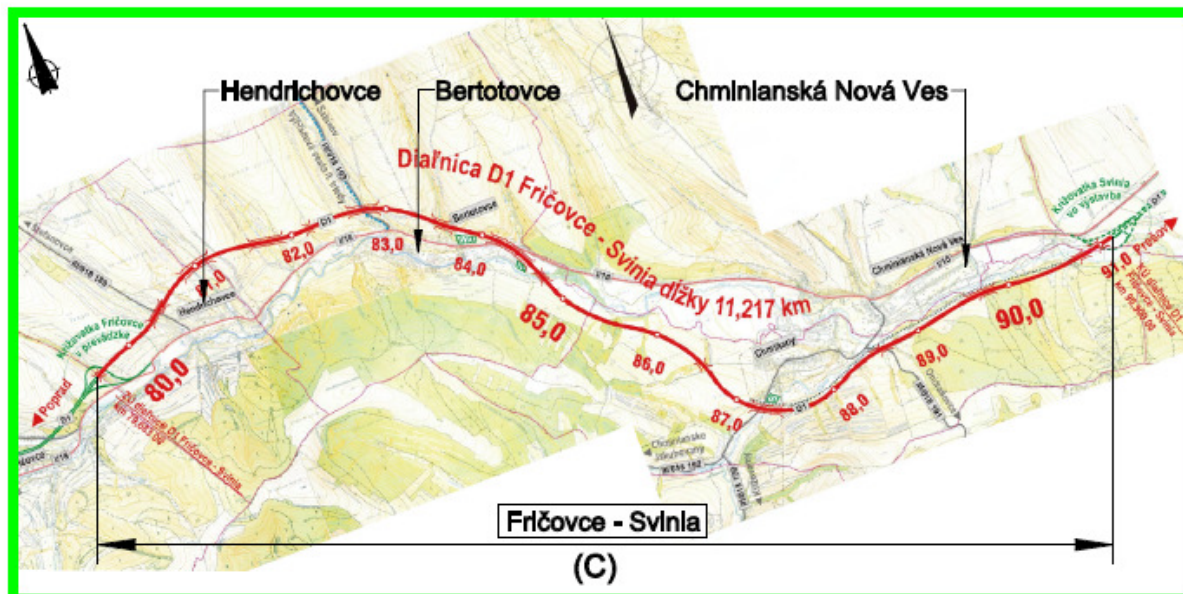
Tento úsek Projektu sa nachádza v Prešovskom a Košickom kraji, v okresoch Poprad, Kežmarok, Spišská Nová Ves, Levoča a prechádza cez katastrálne územia obcí Machalovce, Spišský Štvrtok, Dravce, Iľiašovce, Kurimany, Levoča, Spišský Hrhov, Klčov, Nemešany a Spišské Podhradie. Úsek je dlhý približne 18,5 km, vrátane tunela „Šibeník“ dlhého 0,7 km. Súvisiaca cestná sieť sa pripája pomocou mimoúrovňových križovatiek „Spišský Štvrtok“ a „Levoča“. Tento úsek zahŕňa tiež obojstranné odpočívadlo juhovýchodne od Levoče.



**Obr. 6 – Úsek č. 4 Jánovce – Jablonov**

#### 2.5 Úsek č. 5: Fričovce - Svinia

Tento úsek Projektu sa nachádza v okrese Prešov a prechádza cez katastrálne územia Fričovce, Hendrichovce, Bertotovce, Chmiňany, Chminianska Nová Ves a Svinia. Celková dĺžka úseku je približne 11,2 km. Úsek sa na začiatku pripája na obchvat Fričoviec, ktorý je už v prevádzke. Ďalej pokračuje križujúc existujúce miestne cesty a na jeho konci sa pri obci Svinia napojí na existujúci úsek diaľnice D1.



**Obr. 7 – Úsek č. 5 Fríčovce – Svinia**

### 3 Odôvodnenie Projektu

Existujúce cestné komunikácie v severnej časti krajiny nezodpovedajú súčasným štandardom pre hlavnú regionálnu trasu, ktorá nielen zabezpečuje primárne spojenie západnej a východnej časti Slovenska, ale tvorí časť transeurópskej cestnej infraštruktúry. Umiestnenie a štandard jestvujúcich cestných komunikácií prispieva ku kongesciám a vysokému počtu dopravných nehôd<sup>2</sup>, pričom podiel na tom má aj množstvo intravilánovo umiestnených častí cestnej komunikácie.

Prínosy Projektu zahŕňujú:

- zlepšenie podmienok tranzitnej a regionálnej dopravy,
- zníženie nehodovosti,
- zníženie spotreby palív a emisií z dopravy do ovzdušia,
- zníženie opotrebovania vozidiel v dôsledku vylúčenia jazdy cez intravilány,
- zlepšenie životných podmienok a kvality života v dotknutých obciach odklonením dopravy, čoho výsledkom bude redukcia emisií a hluku,
- zlepšenie prepojenia medzi krajmi v rámci Slovenskej republiky, a najmä zlepšenie prepojenia medzi najzápadnejším a najvýchodnejším krajom Slovenskej republiky,
- zlepšenie prístupnosti susedných regiónov a krajín. D1 je súčasťou medzinárodného cestného ťahu E50, ktorý vytvára hlavný komunikačný ťah v smere západ - východ „Brest – Paríž – Nürnberg – Plzeň – Brno – diaľnica D1 v SR (Trenčín – Žilina – Poprad – Košice) – Mukačevo (Ukrajina),
- zníženie regionálnych rozdielov a umožnenie ekonomického rozvoja dotknutých krajov,
- zlepšenie spojení pre prepravu tovaru,
- priblíženie významných oblastí cestovného ruchu, ako napr. Vysoké a Západné Tatry,
- zvýšenie zamestnanosti počas výstavby, ako aj počas prevádzky Projektu.
- strategicky realizácia Projektu prispeje ku konkurencieschopnosti Slovenska a k jeho trvalo udržateľnému rozvoju.

---

<sup>2</sup> V roku 2007 bola úroveň dopravných nehôd v dotknutých okresoch nasledovná: Martin – 2,37 nehôd/km/rok, Ružomberok – 3,07 nehôd/km/rok, Spišská Nová Ves – 1,76 nehôd/km/rok, Levoča – 1,64 nehôd/km/rok a Prešov – 1,94 v porovnaní s celoslovenským priemerom 1,38 nehôd/km/rok; predmetné úseky boli zároveň ako vysoko rizikové vyhodnotené aj organizáciou EuroRAP (European Road Assessment Programme, t.j. Program na hodnotenie európskej ciest).

Európska rada pre bezpečnosť na cestách (European Transport Safety Council) navyše vyhodnotila Slovensko vo svojej tretej Správe týkajúcej sa výkonnostných ukazovateľov bezpečnosti cestnej premávky ako krajinu patriacu medzi krajiny s najmenším progresom v otázke úmrtí na cestách. Takmer žiadny progres nebol štatisticky zaznamenaný vo vzťahu k ukazovateľu „Počet úmrtí na cestách na jeden milión obyvateľov“ – 114 v roku 2001 a 112 v roku 2008.

Ďalšie informácie možno nájsť na [www.eurorap.org](http://www.eurorap.org), a <http://www.ssc.sk/sk/Bezpecnost-cestnej-premavky-BECEP/Kriticke-nehodove-lokality/Kriticke-nehodove-lokality-a-hustota.ssc> a <http://www.etsc.eu/documents/ETSC%20PIN%20Annual%20Report%202009.pdf>.

## 4 Zhrnutie právneho rámca

Príprava Projektu bola zahájená v roku 1993 a odvtedy prešla niekoľkými schvaľovacími etapami v súlade so slovenskými právnymi predpismi. Slovenský povoľovací proces reaguje na záujmy verejnosti a ostatných zainteresovaných účastníkov, vyvíjajúce sa projektové a technické vylepšenia Projektu a všetky zmeny v legislatíve. Proces je navrhnutý tak, aby umožňoval a zabezpečil, že akékoľvek otázky zúčastnených strán, ktoré neboli plne vyriešené v rámci správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EIA), sú posunuté ďalej na ďalšie posúdenie. Nasledovná časť tohto dokumentu sumarizuje to, akým spôsobom bol povoľovací proces použitý na posúdenie a ak to bolo nevyhnutné, aj na zmiernenie potenciálnych environmentálnych a spoločenských dopadov Projektu.

Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie bol zavedený do slovenskej legislatívy zákonom č. 17/1992 Zb. Ďalej bol zdokonalený zákonom č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorý bral do úvahy ustanovenia Smernice EÚ (85/337/EHS) v znení Smernice 97/11/ES. Po vstupe Slovenska do EÚ bol proces posudzovania vplyvov na životné prostredie novelizovaný zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (zákon č. 24/2006 Z.z.), ktorý je plne harmonizovaný s komunitárnym právom. Tento zákon obsahuje prechodné ustanovenia, ktoré zakotvujú, že ak proces EIA začal pred 1. februárom 2006, bude dokončený v súlade s predchádzajúcim zákonom (č. 127/1994 Z.z.); tieto ustanovenia platia aj pre Projekt.

Hodnotenie plánov a projektov, ktoré by mohli mať významný vplyv na lokality Natura 2000<sup>3</sup>, je zakotvené v čl. 6 Smernice 92/43/EHS, ktorá bola implementovaná do slovenskej legislatívy ustanovením § 28 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Predmetná legislatíva vyžaduje, aby boli projekty, ktoré by mohli mať vplyv na lokality Natura 2000, posúdené. Následné štúdie týkajúce sa hodnotenia potenciálnych vplyvov Projektu na lokality Natura 2000 boli identifikované v tabuľke v časti 4.2 tohto dokumentu.

### 4.1 Povoľovací proces

Nasledovná tabuľka obsahuje zhrnutie povoľovacieho procesu. Krížové odkazy na to, kde sa dokumentácia týkajúca sa Projektu nachádza, sú v nasledovných častiach tohto materiálu.

	Názov dokumentu	Popis	Rozhodovací úrad	Autor	Kľúčový výstup
1.	Strategické štúdie	Strategické dokumenty, ktoré načrtávajú kľúčové priority v oblasti cestnej infraštruktúry na Slovensku	Vláda SR	MDPT SR	Strategický dokument, ktorý načrtáva priority pre cestnú dopravu a kumulatívne účinky navrhovaných dopravných programov.
2.	Proces EIA	Zhodnotenie dopadu navrhovanej činnosti na životné prostredie	Rozhodnutia v rámci zisťovacieho konania/ Záverečné stanovisko	Subjekt, ktorý chce vykonať hodnotenú činnosť	Podmienka pre územné rozhodnutie. Podmienky, za akých môže byť vykonaná

<sup>3</sup> Lokality Natura 2000 sú tie, ktoré sú identifikované ako lokality európskeho významu podľa Smernice 92/43/EHS alebo sú klasifikované ako osobitné chránené územia podľa Smernice 79/409/EHS.



			vydané Ministerstvom životného prostredia		hodnotená činnosť, ktoré sú zmiernené počas územného alebo stavebného povoľovacieho procesu alebo v priebehu výstavby.
3.	Územné rozhodnutie (DUR)	Určuje konečné umiestnenie cestnej komunikácie a súvisiacich objektov v danom území	Miestny orgány na úrovni obcí	Subjekt, ktorý má zámer stavať	Podmienka pre stavebné povolenie. Zahŕňa ďalšie podmienky, v ktorých sú adresované aj sociálne a environmentálne otázky pre projektovanie a výstavbu.
4.	Stavebné povolenie (DSP)	Povolenie na uskutočnenie stavby s množstvom detailov týkajúcich sa výstavby a jej riadenia	MDPT SR	Subjekt, ktorý má zámer stavať	Dopĺňa ďalšie podmienky, ktoré nebolo možné uložiť v rámci územného konania (napr. tie, ktoré sa týkajú činností v etape výstavby). Požiadavky pridané ako ďalšie podmienky, ktoré musia byť splnené buď počas ďalšieho vývoja projektu alebo počas etapy výstavby a prevádzky.
5.	Kolaudačné rozhodnutie	Povolenie otvoriť cestnú komunikáciu pre užívanie verejnou	MDPT	Investor	Všetky podmienky stavebného povolenia boli splnené a bezpečnostné podmienky pre vyhotovenú stavbu boli preverené políciou a ostatnými príslušnými orgánmi. Môžu byť stanovené dodatočné podmienky pre prevádzku.

#### 4.2 Proces hodnotenia vplyvov na životné prostredie (EIA proces)

Zákon č. 127/1994 Z.z. (podľa ktorého boli vypracované pôvodné správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EIA správy)) stanovoval, že hodnotenie vplyvov spojených s výstavbou dopravných stavieb sa vykonáva v dvoch etapách: prvá etapa je východisková štúdia realizovateľnosti obsahujúca alternatívy navrhovanej trasy (koridoru) a druhá etapa je environmentálna štúdia (EIA) pre jednotlivé úseky líniovej stavby. Štúdia realizovateľnosti pre celú dĺžku trasy D1 bola vypracovaná v roku 1993. Táto štúdia realizovateľnosti bola prvou etapou hodnotenia koridorov líniovej stavby tak, ako to vyžaduje zákon 127/1994 Z.z. a posudzovala alternatívne možnosti a kumulatívne účinky. V roku 2001 bola vykonaná podrobná a rozsiahla aktualizácia pôvodnej štúdie<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic. Jej vyhotovenie je k nahliadnutiu na miestach uvedených v kapitole 1 tohto NTS.

Proces EIA na Slovensku pozostáva z niekoľkých samostatných etáp:

Etapa	Popis	Autor	Prístup pre verejnosť
1. Predbežná environmentálna štúdia („Zámer“)	Základné informácie o navrhovanej činnosti, varianty, skutočný stav životného prostredia na ovplyvnenom území, predpokladaný vplyv na životné prostredie, konkrétne požiadavky na pozemky, energiu a suroviny, zhodnotenie výhod a nevýhod navrhovaných alternatív, návrh zmierňovacích opatrení	Subjekt navrhujúci hodnotenú činnosť	Informáciu o zámere zverejní obec v každej z ovplyvnených obcí, verejnosť je prizvaná a má právo nahliadať, skúmať a predkladať pripomienky
2. Rozhodnutie v rámci zisťovacieho konania	Rozhodnutie o tom, či sa bude činnosť posudzovať EIA alebo nie, v závislosti od toho, čo sa bude v danej oblasti stavať	Ministerstvo životného prostredia SR	Rozhodne sa, či je potrebné ďalšie hodnotenie alebo nie; ak áno, určí sa rozsah (3). Ak nie, projekt prechádza to fázy územného konania
3. Rozsah hodnotenia	Rozhodnutie o rozsahu a časovom horizonte hodnotenia vplyvov na životné prostredie.	Ministerstvo životného prostredia SR	Jasne definovaný rozsah meraní a hodnotení, ktoré sa musia vykonať v rámci EIA
4. Štúdia EIA	Detailná analýza dopadov rôznych variantov a nulového variantu (t.j. „existujúci stav“ variantu) na životné prostredie	Subjekt navrhujúci hodnotené činnosti	Zverejnené na internetovej stránke MŽP SR a v dotknutých obciach, verejnosť má právo nahliadať, preštudovať a predkladať pripomienky buď písomne alebo v rámci verejných prerokovaní
5. Odborný posudok	Posudok nezávislého odborníka k správe EIA	Ministerstvo životného prostredia SR	Nezávislé posúdenie štúdie a jej záverov
6. Záverečné stanovisko	Odporúčanie a zdôvodnenie preferovaného variantu a určenie podmienok, za ktorých môže byť povolený preferovaný variant. Takisto obsahuje reakcie na pripomienky od verejnosti.	Ministerstvo životného prostredia SR	Zverejnené na internetovej stránke MŽP SR a v kancelárii miestnej samosprávy

Všetky príslušné etapy týchto zákonných požiadaviek boli pre Projekt ukončené tak ako je to načrtnuté nižšie.

Etapa:	Dubná Skala - Ivachnová		Jánovce – Jablonov	Fričovce - Svinia
	Názvy dokumentov			
STRATEGICKÉ ŠTÚDIE	Kľúčové Strategické dokumenty, ktoré posudzujú celkové kumulatívne účinky navrhovaného cestného programu a programu dopravy na Slovensku: <ul style="list-style-type: none"> <li>• V r.1993 bola navrhnutá štúdia realizovateľnosti pre slovenské diaľnice, vrátane trasy D1. Táto štúdia realizovateľnosti bola súčasťou prvej etapy kumulatívneho hodnotenia koridorov líniových stavieb na Slovensku.</li> <li>• Komplexná a rozsiahla aktualizácia pôvodnej štúdie realizovateľnosti bola vypracovaná v r. 2001<sup>5</sup></li> <li>• Strategické zhodnotenie dopadu programu dopravy na Slovensku na životné prostredie "Operačný program doprava na roky 2007 – 2013" bol vypracovaný v decembri 2006<sup>6</sup>.</li> </ul>			
Dokumentácia EIA:	Dubná Skala – Ivachnová		Jánovce - Jablonov	Fričovce - Svinia
	Dubná Skala – Turany	Turany - Hubová		
Predbežná environmentálna štúdia („Zámer“)	Východisková environmentálna štúdia D1 Martin – Ivachnová (1995)		Východisková environmentálna štúdia D1 Hybe – Prešov (1993)	
Rozhodnutie v rámci zisťovacieho konania/ rozsah hodnotenia	16.10.1995, Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR)		11.1.1994, Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR)	14.2.1996, Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR)
Štúdia EIA	Diaľnica D1 Martin - Ľubochňa: Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie: Žilina apríl 1997, vypracovala firma Enviconsult s.r.o.	Diaľnica D1 Ľubochňa - Ivachnová: Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie: Bratislava október 1996, vypracovala firma EKOJET	Diaľnica D1 Úsek Jánovce – Jablonov: Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie: august 1996, vypracovala firma PRAGOPPOJEKT.	Diaľnica D1 Fričovce – Prešov: Správa o hodnotení vplyvov na ŽP: Bratislava december 1996, vypracovala firma DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Znalecký posudok	Posudok vypracoval RNDr. Dušan Blaško, EnviGeo s.r.o.,	Posudok vypracoval RNDr. Pavol Tupý, EnviGeo s.r.o., Banská Bystrica, Júl 1997.	Posudok vypracoval Ing. Jozef Krautschneider, EKOPED, Žilina, Január 1997.	Posudok vypracoval Ing. Július Belic, EVIS, Banská Bystrica, Máj 1997.

<sup>5</sup> Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic k nahliadnutiu na miestach uvedených v kapitole 1 tohto dokumentu.

<sup>6</sup> <http://eia.enviroportal.sk/detail/operacny-program-doprava>

		Banská Bystrica, December 1997.			
	Záverečné stanovisko	D1 Martin – Ľubochňa: Záverečné stanovisko, 12.11.2002  Platnosť predĺžená Rozhodnutím MŽP SR zo dňa 8.8.2006 do 1.2.2008  Platnosť predĺžená Rozhodnutím MŽP SR zo dňa 30.1.2008 do 1.2.2010	D1 Ľubochňa – Ivachnová: Záverečné stanovisko, 24.9.1997	D1 Jánovce – Jablonov: Záverečné stanovisko, 7.3.1997	D1 Fričovce – Prešov: Záverečné stanovisko, 22.7.1997  Platnosť predĺžená Rozhodnutím MŽP SR zo dňa 27.10.2006 do 1.2.2008
Následné štúdie a stanoviská:	Súvisiace s Natura 2000:	V roku 2004 bola vyhotovená štúdia „Diaľnice a rýchlostné cesty – vzťah k NATURA 2000“, ktorá identifikovala lokality Natura 2000 v oblasti navrhovaného slovenského cestného programu a zahrňovala vysoký stupeň posúdenia skutočnosti, či navrhovaný program bude mať vplyv na tieto lokality. V roku 2008 bola táto štúdia aktualizovaná v nadväznosti na ďalšie navrhované lokality dopĺňajúce sieť Natura 2000 na Slovensku.			
		Vyhlásenia v súvislosti s monitorovaním lokalít Natura 2000 podľa Prílohy I : <ul style="list-style-type: none"><li>• D1 Dubná Skala – Turany zo 14. júla 2008</li><li>• D1 Turany – Hubová z 11. júla 2008</li><li>• D1 Hubová – Ivachnová z 11. júla 2008</li></ul> Štúdia „Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia Natura 2000“ <sup>7</sup>	Vyhlásenie v súvislosti s monitorovaním lokalít Natura 2000 podľa Prílohy I z 11. júla 2008	Vyhlásenie v súvislosti s monitorovaním lokalít Natura 2000 podľa Prílohy I zo 14. júla 2008	
	Hodnotenie sociálnych vplyvov (SIA)	V roku 2000 boli vyhotovené nasledovné Hodnotenia sociálnych vplyvov (SIA) týkajúce sa Projektu:			
		Projekt SIA: pre diaľničné úseky v režime PPP: Súhrnná správa: Úsek D1: Dubná Skala - Ivachnová	Projekt SIA: pre diaľničné úseky v režime PPP: Súhrnná správa: Úsek D1: Jánovce - Jablonov	Projekt SIA: pre diaľničné úseky v režime PPP: Súhrnná správa: Úsek D1: Fričovce – Svinia	

<sup>7</sup> Tieto štúdie a vyhlásenia sú dostupné na internetovej stránke Projektu: [www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)

### 4.3 Nadobúdanie pozemkov

MDPT SR je zodpovedné za prípravu procesu nadobúdania pozemkov alebo za búranie stavieb v rámci hraníc Projektu.

Kľúčové aspekty slovenských právnych predpisov, ktoré sa týkajú nadobúdania pozemkov a vyvlastňovania, ktoré sú relevantné pre Projekt, zahrňujú:

- *Ústava SR* – rovnaký obsah a ochrana vlastníckych práv každého vlastníka je zaručená Ústavou SR. Vyvlastnenie alebo akékoľvek iné obmedzovanie vlastníckeho práva je povolené len v nevyhnutnom rozsahu, vo verejnom záujme, na základe zákona a za primeranú náhradu.
- *Občiansky zákonník* – Občiansky zákonník ďalej ustanovuje a zaručuje rovnaké práva a povinnosti všetkým vlastníkom (či už súkromným osobám alebo verejným subjektom, ako je napr. štát alebo obec). Vlastníctvo možno nadobudnúť aj vyvlastnením. Vyvlastniť možno len v súlade so zákonom, vo verejnom záujme, pre konkrétny účel a za primeranú náhradu. Proces vyvlastňovania je upravený v Stavebnom zákone.
- *Stavebný zákon* – Stavebný zákon ďalej stanovuje ciele a podmienky pre vyvlastňovanie. Ak sa dá účel vyvlastnenia dosiahnuť obmedzením vlastníckeho práva, nemožno právo odňať v plnom rozsahu. Ak sa má vyvlastnením získať vlastnícke právo len na časť pozemku a ak by vlastníak alebo iná oprávnená osoba nemohla využívať zvyšnú časť pozemku alebo by ich mohla využívať len s neprimeranými ťažkosťami, vyvlastnenie sa rozšíri tak, aby zahrňovalo aj zvyšnú časť, ak o to vlastníak požiada.

Jednotlivé etapy procesu získavania pozemkov a procesu vyvlastňovania, ktorý je relevantný pre Projekt sú načrtnuté v nasledovnej tabuľke.

Etapa procesu vyvlastňovania	Kroky
Pokus o dobrovoľný predaj - odkúpenie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investor zabezpečí znalca na ocenenie pozemku/nehnutelnosti a ostatnú dokumentáciu potrebnú na určenie trhovej ceny a podpísanie kúpno-predajnej zmluvy</li> <li>- Investor doručí návrh kúpno-predajnej zmluvy druhej strane</li> <li>- Zmluva sa prerokuje a podpíše</li> <li>- Bonus 20% z ceny ocenenia určenej znalcom</li> </ul>
Postup pri nedobrovoľnom vyvlastnení	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ak nie je možné dosiahnuť dohodu o predaji alebo druhá strana nereaguje, Investor iniciuje proces vyvlastnenia na príslušnom úrade</li> <li>- Zvolá sa ústne prerokovanie s oboma stranami, vypočujú sa námietky</li> <li>- príslušný úrad vydá rozhodnutie</li> <li>- Rozhodnutie o vyvlastnení môže byť predmetom odvolacieho konania alebo preskúmania súdom</li> </ul>

Náhrada je založená na nezávislom znaleckom ocenení. Znalecké ocenenie predstavuje trhovú hodnotu, t.j. plnú primeranú náhradu, ktorú treba zaplatiť vlastníkom, vrátane nákladov na presťahovanie a ostatných vzniknutých nákladov, aby na tom neboli horšie v dôsledku Projektu. V prípade prenajatia pozemkov pre poľnohospodárske účely, príslušné znalecké ocenenie bude odrážať celú hodnotu rastlín, ktorá má byť zaplatená prenajímateľovi.

Štát má snahu nadobúdať pozemky priateľskou cestou. Podľa novej právnej úpravy, ktorá je účinná od 1. januára 2009<sup>8</sup>, sú vlastníci motivovaní dobrovoľne odpredať svoje pozemky a majetok s možnosťou získania o 20% vyššej ceny ako je tá, ktorá je určená znaleckým posudkom. Zvýšená cena môže byť vyplatená aj po tom, ako bolo zahájené vyvlastňovacie konanie, ak sa v jeho priebehu dosiahne dohoda. V súlade s požiadavky EBRD je pre Projekt pripravovaný Akčný plán presídľovania (Resettlement Action Plan).

#### **4.4 Koncesná zmluva**

---

Podľa čl. 14 Koncesnej zmluvy je koncesionár zodpovedný za súlad so všetkými aplikovateľnými environmentálnymi zákonmi, povoleniami, podmienkami a požiadavkami stanovísk vydaných v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie, územnými rozhodnutiami, stavebnými povoleniami a požiadavkami verejného obstarávateľa, ktorým je MDPT. Koncesionár je zodpovedný za získanie všetkých potrebných súhlasov a musí vypracovať a uplatňovať Systém environmentálneho manažérstva podľa ISO 14001. Koncesná zmluva obsahuje mechanizmy ďalšieho postup v prípade novej legislatívy a zmien požadovaných verejným obstarávateľom, ako aj ukončovacie klauzuly pre prípad porušenia podmienok v zmysle Koncesnej zmluvy koncesionárom. Nezávislý dozor bude vymenovaný za účelom kontrolovania a monitorovania plnení koncesionára; koncesionár musí taktiež vymenovať manažéra životného prostredia.

---

<sup>8</sup> Zákon č. 540/2008 Z.z. [http://jaspi.justice.gov.sk/jaspiw1/htm\\_zak/jaspiw\\_maxi\\_zak\\_fr0.htm](http://jaspi.justice.gov.sk/jaspiw1/htm_zak/jaspiw_maxi_zak_fr0.htm)

## 5 Výber a posudzovanie variantov

Posudzované boli nasledovné varianty<sup>9</sup>:

- Úsek č. 1 (Dubná Skala – Turany): dva varianty (A1 a A2);
- Úsek č. 2 (Turany – Hubová): dva hlavné koridory (B1 a B2);
- Úsek č. 3 (Hubová – Ivachnová): jedna hlavná trasa so štyrmi lokálnymi variáciami;
- Úsek č. 4 (Jánovce – Jablonov): jedna trasa s variáciami okolo mesta Levoča; a
- Úsek č. 5 (Fričovce – Svinia): dve hlavné varianty (južná a severná trasa).

Mapy jednotlivých variant sú obsiahnuté v správach EIA, ktoré sú prístupné na stránke MDPT ([www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)).

Štyri hlavné kritériá pre výber trasy, ktoré boli počas EIA procesu hodnotené boli: doprava, životné prostredie/ekológia, technicko-ekonomické, sociálno-ekonomické aspekty. Do úvahy sa brali aj podrobnejšie podkritériá, ako napr. dopady na urbanizované prostredie, dopady na obyvateľstvo, dopady na chránené oblasti a na pôdu. Hodnotiace kritériá pre porovnanie a vyhodnotenie variantov sú popísané v EIA správach v kapitole C časť V.

Konečné odporúčané trasy založené na záveroch EIA fázy boli vybrané na základe stanovísk dotknutých orgánov a pripomienok verejnosti zozbieraných v rámci procesu prípravy správ EIA, ako aj na základe Posudkov na správy EIA. Tieto výstupy sú obsiahnuté v Záverečnom stanovisku v kapitole V. (Záver), spolu s odporúčaniami pre etapu prípravy a výstavby.

Kľúčové úvahy a výstupy EIA procesu pri výbere trasy je možné zosumarizovať nasledovne:

- Varianty A1, A2 a B1, B2 boli hodnotené osobitne a potom vo vzájomných variáciách, pričom technicko-ekonomické porovnanie variantov A1 a A2 viedlo k nasledovným výsledkom: variant A2 je drahší (1,175 mld Sk), spôsobí väčšie zábery pozemkov (8 ha) a je dlhší (1,3 km).
- Technicko-ekonomické porovnanie variantov B1 a B2/PT zhodnotilo nasledovné, že : variant B2/PT je dlhší (3 km) a spôsobí väčšie zábery pozemkov (31 ha), avšak variant B1 je drahší (3,155 mld Sk). Tieto porovnania viedli k miernej preferencii variantu A2 + B1 pred A1 + B1, avšak bolo konštatované, že základnou nevýhodou variantu B1 je jeho vysoká finančná náročnosť.
- Varianty A1 a A2 boli vyhodnotené ako porovnateľné. Variant B1 bol vyhodnotený ako vhodnejší z environmentálneho hľadiska, hoci sa s ním taktiež spájajú potencionálne nevýhody, napr.: tunel Korbelka mal byť umiestnený v akumuláčnom území zdroja podzemnej vody (výdatnosť 36 l/s), výstavba dvoch tunelov bola z finančného hľadiska zvažovaná ako náročná a napojenie na severné regióny (ako napr. Orava), obce (Turany, Krpeľany, Ratkovo, Nolčovo, Šútovo) a rekreačné územia (Trusalová – Marias, Biele Brehy a Kľačianska Magura) bolo problematické a nebolo dostatočne vyriešené.
- Variant B2 (posudzovaný v subvariantoch – TT, PP, TP, PT) bol posúdený ako lacnejší (rozdiel vo výdavkoch 5.5 mld Sk) a vhodnejší vo vzťahu k napojeniu na existujúcu cestnú sieť severných regiónov Slovenska (Orava).
- Pre úsek Fričovce – Svinia boli oba posudzované varianty vyhodnotené ako porovnateľné.

<sup>9</sup> Pre bližšie informácie o hodnotených variantoch pozri správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie.

Ďalšie technické a ekonomické štúdie, ktoré boli realizované po EIA procese, vyústili do výberu variantu B2, a to z technických, ekonomických a dopravných dôvodov. Ďalšie technické hodnotenia a vývoj trasy sa uskutočnil počas povoľovacích konaní, čo viedli k vynechaniu dvoch tunelov, Šútovo a Malá Fatra. Táto zmena sa odrazila v územnom povolení, pričom boli realizované doplnujúceho environmentálne štúdie a inkorporované zmierňujúceho opatrenia za účelom minimalizácie akýchkoľvek ďalších potencionálnych vplyvov.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že boli zvolené nasledovné trasy, ktoré teraz tvoria Projekt:

- Dubná Skala – Turany: Variant A1 (označený ako červený v štúdií variantov),
- Turany – Hubová: Variant B2 (označený v EIA štúdií ako hnedo-zelený) s drobným doplnením v podobe odobratia dvoch tunelov, Šútovo a Malá Fatra,
- Hubová – Ivachnová: variant C (označený ako červený v štúdií EIA)
- Jánovce – Jablonov: trasa s lokálnou variáciou v okolí Levoče (lokálna variácia je založená na čiernom vyznačení v EIA štúdií),
- Fričovce – Svinia: južná trasa (Variant I)

Tieto trasy sú indikované na mapách v časti 2 tohto netechnického zhrnutia.



## 6 Prerokovanie s verejnosťou

Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie boli s verejnosťou prerokované na verejných prerokovaniach 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. Verejné prerokovania sa uskutočnili v priebehu rokov 1996 a 1997.

### 6.1 Verejné prerokovania v rámci procesu EIA

Zhrnutie procesu konzultácií s verejnosťou, ktoré sa organizovali k EIA správam sú uvedené v Záverečných stanoviskách. Z každého prerokovania bola spísaná zápisnica, archivovaná na Ministerstve životného prostredia SR v oficiálnych spisoch. Obsahuje miesto a dátum každej konzultácie s verejnosťou, otázky od verejnosti a odpovede. Najčastejšie otázky sa týkali zásahov do vlastníckych práv a opatrení na zmiernenie vplyvov výstavby, ako aj hlučnosti a emisií počas prevádzky. Pripomienky, ktoré odzneli na verejných prerokovaniach vo všetkých obciach mali vecný ráz. Nesúhlas s navrhovanou činnosťou neprejavil žiadny z účastníkov. Sumárna tabuľka zo stretnutí, konzultácií s verejnosťou je uvedená nižšie:

#### Úseky č. 1 až 3: Dubná Skala – Ivachnová

Miesto	Dátum	Poznámky	Zhrnutie pripomienok verejnosti
Martin – Ľubochňa			
Kraľovany	1. júla 1997	Prítomných 28, obyvatelia sa jednoznačne vyjadrili za variant B1	Výkup pozemkov a poľnohospodárskej pôdy, majetkovoprávne vysporiadanie.
Vrútky	3. júla 1997	Počet prítomných neuvedený	Časový horizont výstavby diaľnice, intenzita dopravy po dobudovaní diaľnice, detaily trasy diaľnice a ukladanie vyťaženého materiálu.
Podhradie	25. júna 1997	Prítomných 14	Vznesená požiadavka možnosti južnejšieho odklonu diaľnice, a to vzhľadom na zásah do usadlosti „Rusnák“. Ďalej prerokované otázky spoplatnenia diaľnice, migrujúcej zveri, geologického prostredia a dĺžky tunela Korbelka.
Turčianske Kľačany	9. júla 1997	Prítomných 18	Vznesená požiadavka vybudovania futbalového ihriska na náhradnej ploche, vybudovania mostného objektu v mieste asanovanej pešej lávky cez Váh, čím by sa umožnilo vzájomné prepojenie Turčianskych Kľačian s Vrútkami, a tým aj možnosť napojenia sa na diaľnicu D1. Navrhnuté tiež zváženie možnosti napojenia miestnej kanalizácie na ČOV budovanú pre diaľnicu.
Šútovo	2. júla 1997	Prítomných 21, občania sa jednoznačne vyjadrili za variant	Výkup, záber pôdy, bezpečnosť na diaľnici, ochrana obce pred hlučkom. Pri výbere variantu B1 navrhujú zvážiť vybudovanie diaľničného

		B1	privádzača Turany – Ratkovo.
Martin	3. júla 1997	Počet prítomných neuvedený	Vznesené pripomienky boli reflektované v stanovisku Útvary hlavného architekta mesta Martin (list zo dňa 31.7.1997).
Stankovany	1. júla 1997	Prítomných 57, obyvatelia sa jednoznačne vyjadrili za variant B1	Varianty, vodné zdroje, výkup a odškodnenia obyvateľov, vplyvy na obyvateľstvo.
Krpeľany	2. júla 1997	Prítomných 40, občania sa jednoznačne vyjadrili za variant B2	Výkup, riešenia prechodov cez diaľnicu, vstup na diaľnicu. V prípade výberu variantu B1 vznesená požiadavka odsunu trasy diaľnice cca 200 – 300 m od obce a viac sledovať tok Váhu. Ďalej požadujú zabezpečenie monitorovania ovzdušia pri portáloch tunela Korbelka a vybudovať zberné nádrže odkanalizovanej povrchovej vody mimo obce a chatovej oblasti.
Hubová	26. júna 1997	Prítomných 19	Vznesená požiadavka, aby boli v predstihu upravené miestne komunikácie tak, aby sa eliminovali negatívne vplyvy od ťažkej nákladnej dopravy. Ďalej boli diskutované otázky týkajúce sa malých vodných elektrární, vplyvu na životné prostredie spôsobené vyústením tunela a postup pri zistení porušenia domov.
Sučany	8. júla 1997	Prítomných 35, občanom nevyhovuje ani jeden variant	Vznesená požiadavka, aby trasa diaľnice bola v prípade voľby severnej polohy vedená v oblasti pod strelnicou, a v prípade južnej polohy pod tunelom Bukovina.
Turčianska Štiavnička	25. júna 1997	Prítomných 18	Napojenie na variant B1, účinky diaľnice na obyvateľstvo, výkup.
Turany	8. júla 1997	Prítomných 30 občanov + 20 poslancov obecného zastupiteľstva, občania sa jednoznačne vyjadrili za variant B2	Likvidácia usadlosti „Rusnák“, termín výstavby diaľnice, majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov. V prípade variantu B2 bolo prezentované odporúčanie odklonu trasy južnejšie a v prípade variantu B1 odporúčanie riešiť prepojenie diaľnice s cestou I/18 prostredníctvom diaľničného privádzača Turany – Ratkovo. Tiež bolo vyjadrené odporúčanie prehodnotiť polohu diaľničnej križovatky „Lubochňa“ a v prípade budovania SÚD odporúčanie umiestnenia v k.ú. Turany, pri západnom portáli tunela Korbelka. Vznesená požiadavka vybudovania diaľničného odpočívadla v oblasti Turian.
Ratkovo	9. júla 1997	Prítomných 21, občania sa jednoznačne vyjadrili za variant B1	Výkup, migrácia zveri.
Lubochňa – Ivachnová			
Ivachnová	5. marec 1997	Prítomných 55	Prerokované otázky boli identické s tými obsiahnutými v liste, zaslanom ako stanovisko na MŽP

			SR.
Martinček	4. marca 1997	Prítomných 20	Vznesené nasledovné požiadavky: posun trasy severnejšie od obce, zväziť potrebu protihlukových opatrení. Tiež bolo upozornené na miesto pochovania obetí epidémie cholery, v prípade stavebným prác v tomto priestore nebezpečenstvo nákazy.
Likavka	4. marca 1997	Prítomných 162	Vznesené nasledovné požiadavky: vybudovanie preložky cesty I/59 z Ružomberka až na diaľnicu mimo obec, preveriť možnosť umiestnenia privádzača v smere Martinček – Ružomberok, vylúčiť likvidáciu 6 rodinných domov, posunutie trasy severnejšie, ceny za výkupy, obmedzenie jazdy cez obec počas výstavby, záchytné parkovisko pre hrad Likavka, neaktuálnosť plánovaného využitia starej tehelne pre uloženie prebytočnej zeminu z dôvodu prípravy regionálnej skládky.
Ružomberok	6. marca 1997	Prítomných 14	Možnosť posunu trasy severnejšie, odmietnutie zriaďovania ďalších skládok, upozornenie na nesprávne zakreslenie archeologického náleziska Hrádok, požiadavka zabezpečenia prístupu na pozemky aj po vybudovaní diaľnice, žiadajú upresniť počet asanovaných domov. Ďalej zúčastnení zástupcovia verejnosti upozornili na stav znečistenia životného prostredia, disproporciou zakreslenia lesoparku, potrebu odvetrania tunela Čebrať tak, aby nebola dotknutá obec, úbytok zelene a jej náhradu a účasť občanov na monitoringu.
Lisková	5. marec 1997	Prítomných 28	Posun trasy severnejšie, vybudovanie protihlukovej steny, zabezpečenie prístupu na pozemky, odvodnenie lokality v km 16,0, spätná rekonštrukcia komunikácií poškodených výstavbou.

### Jánovce - Jablonov

Miesto	Dátum	Poznámky	Zhrnutie pripomienok verejnosti
Spišský Štvrtok (prerokovanie spoločné pre obce Sp. Štvrtok a Jánovce)	18. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ spôsob majetkovoprávneho vysporiadania za zabraté pozemky, možnosti náhrady pôdy (všetky obce)</li> <li>▪ ochrana obyvateľov obcí proti negatívnym vplyvom – výstavba, hluk a emisie počas prevádzky (Iliašovce, Kurimany, Doľany)</li> <li>▪ dôvody vedenia trasy diaľnice cez lesný pôdny fond a chránené územia a ich ochrana (Levoča, Spišský Hrhov, Doľany)</li> <li>▪ spôsob a možnosť napojenia obcí na diaľnicu (Dravce, Iliašovce, Kurimany)</li> </ul>
Dravce	18. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	
Levoča	19. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	
Iliašovce	19. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	

Jablonov (spoločné pre obce Jablonov a Sp. Podhradie)	20. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ochrana archeologických nálezísk (Levoča, Iliášovce)</li> <li>▪ ochrana vodných zdrojov (Spišský Štvrtok, Jablonov, Spišský Hrhov)</li> <li>▪ možnosti modifikácie trasy (Spišský Štvrtok, Spišský Hrhov)</li> <li>▪ možnosti získania pracovných príležitostí pre miestne obyvateľstvo (Iliášovce, Doľany)</li> <li>▪ možnosti koordinácie a financovania miestnych investícií (infraštruktúry) s výstavbou diaľnice (Dravce, Iliášovce)</li> <li>▪ napojenie na cesty nižšej kategórie (Spišský Štvrtok)</li> <li>▪ riešenie prechodov cez diaľnicu – miestne komunikácie, poľnohospodárske cesty (Spišský Hrhov)</li> <li>▪ nesúhlas s modifikovanou trasou diaľnice v okolí Levoče (Levoča)</li> </ul>
Spišský Hrhov	20. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	
Kurimany	21. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	
Doľany	21. 11. 1996	Počet prítomných neuvedený	

Fričovce – Prešov

Miesto	Dátum	Poznámky	Zhrnutie pripomienok verejnosti
Haniska	7.4.1997	Počet prítomných neuvedený	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ spôsob majetkovoprávneho vysporiadania za zabraté pozemky, náhrady vlastníkom rodinných domov (všetky obce)</li> <li>▪ variantné vedenie trasy diaľnice pri obci Haniska (Prešov, Haniska, Petrovany)</li> <li>▪ ochrana životného prostredia – hluk, emisie (Prešov, Haniska, Petrovany, Bertotovce, Hendrichovce, Chminianska Nová Ves)</li> <li>▪ ekologický dopad na riekou Torysu (Haniska, Petrovany)</li> <li>▪ riešenie migračných koridorov (Fričovce)</li> <li>▪ zachovanie poľných ciest (Hendrichovce, Chmiňany, Fričovce)</li> <li>▪ údržba diaľnice (Fričovce, Chmiňany, Hendrichovce)</li> <li>▪ prerušenie vodonosných vrstiev (Fričovce)</li> <li>▪ definitívne určenie trasy diaľnice, termín realizácie hodnoteného úseku (Chminianska Nová Ves, Prešov, Haniska)</li> <li>▪ možnosti modifikácie trasy (Chmiňany, Haniska, Chminianska Nová Ves, Prešov)</li> <li>▪ záber lokálneho vodného zdroja (Hendrichovce)</li> <li>▪ riešenie inžinierskych sietí (Bertotovce, Svinia, Kojatice)</li> <li>▪ možnosť zamestnania pre miestne obyvateľstvo (Bertotovce)</li> <li>▪ situovanie križovatky Chmiňany smerom k Prešovu (Chminianska</li> </ul>
Petrovany	7.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Chminianska Nová Ves	9.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Chmiňany	9.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Bertotovce	10.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Hendrichovce	10.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Fričovce	7.4.1997	Počet prítomných neuvedený	
Prešov	8.4.1997	Počet prítomných neuvedený	

Svinia	8.4.1997	Počet prítomných neuvedený	Nová Ves) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ako doprava počas realizácie zasiahne obec Haniska (Haniska)</li> <li>▪ možnosť príspevku zo strany SSC na vypracovanie územno-plánovacej dokumentácie obce Haniska</li> <li>▪ situovanie mimoúrovňovej križovatky a možnosť napojenia obce na diaľnicu (Chmiňany)</li> </ul>
Kojatice	8.4.1997	Počet prítomných neuvedený	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ využitie pozemkov medzi diaľnicou a cestou I/18 (Svinia, Kojatice)</li> <li>▪ zabezpečenie súčasných možností dopravy a napojenia na diaľnicu D1 (Svinia, Kojatice)</li> <li>▪ šírkové usporiadanie (Svinia, Kojatice)</li> </ul>

Takisto bolo predložených množstvo individuálnych námietok, ktoré sú zosumarizované v Záverečných stanoviskách. Tam, kde to bolo možné boli otázky zodpovedané priamo na zhromaždeniach (ako napr. hlučnosť alebo iné, skôr technické otázky). Odpovede sú zhrnuté do zápisníc a v niektorých prípadoch takisto do Záverečného stanoviska. Niekoľko pripomienok je zahrnutých do Záverečných stanovísk ako podmienky Ministerstva životného prostredia SR. Záverečné stanoviská sú potom zverejnené, aby boli dotknutí obyvatelia informovaní, či a ako sú ich pripomienky spracované.

## 6.2 Účasť verejnosti v rámci povoloVacieho konania

V rámci územného a stavebného konania sa zverejňuje žiadosť o vydanie povolenia s podpornou dokumentáciou (DUR) a (DSP) a dotknutej verejnosti je umožnené predkladať námietky, a to buď vo forme námietok vznesených dotknutou obcou alebo jednotlivcami, či organizáciami. Námietky účastníkov sú potom buď akceptované a sú riešené v samotných povoleniach alebo sú zamietnuté. Ak sú námietky akceptované, stávajú sa záväznými podmienkami pre investora alebo ak sú zamietnuté, ich zamietnutie musí byť v príslušnom rozhodnutí riadne odôvodnené. Aj územné rozhodnutie aj stavebné povolenie sú zverejnené a prístupné verejnosti.

Medzi vznesenými námietkami a pripomienkami, ktoré boli v rámci územného konania akceptované, boli napríklad nasledovné:

Dubná Skala – Turany: zabezpečenie eliminácie hluku, čo bude príslušne monitorované, úpravy fasád.

Turany – Hubová: zabezpečenie primeraného náhradného bývania pre obyvateľov rodinného domu, ktorý je v úzkom dotyku s trasou diaľnice.

Jánovce – Jablonov: zachovanie protipožiarnej nádrže, vyhnúť sa vysádzaniu stromov ako javor, dub a buk v okolí obce Dravce, keďže tieto sa v minulosti ukázali ako nevhodné pre danú oblasť.

Fričovce – Svinia: používanie miestnych ciest počas výstavby, zabezpečiť premostenie cez všetky poľné cesty a potoky, skontrolovať hladinu vody v studniach pred začiatkom výstavby, vykonanie pasportizácie budov, zabezpečenie prístupu k nehnuteľnostiam vo vidieckych oblastiach, vybudovanie priepustu o dĺžke 50 metrov v 88,47 km diaľnice D1.

### 6.3 Aktuálna účasť verejnosti

---

V roku 2008 boli pripravené Správy o sociálnych vplyvoch (SIA), dostupné na stránke MDPT ([www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)) pre nasledovné úseky:

- Dubná Skala – Ivachnová, (zahrňujúca úseky Dubná Skala - Turany, Turany – Hubová, a Hubová – Ivachnová)
- Jánovce – Jablonov,
- Fricovce – Svinia.

Hlavný dôraz hodnotenie bol kladený na porozumenie vplyvom, ktoré by Projekt mohol mať na sociálne prostredie v dotknutom území. Posudzovali sa aké vplyvy by zmeny, ku ktorým by Projekt mohol viesť, mohli mať na dotknutých ľudí a inštitúcie, vrátane vplyvov na zraniteľné skupiny.

Rámec hodnotenie zahŕňal identifikovanie postojov voči Projektu; informácie pre tento účel boli zozbierané použitím rôznych metód, vrátane skupinových diskusií, individuálnych hĺbkových rozhovorov a dotazníkov.

Postoje voči prevádzke Projektu boli vo všeobecnosti pozitívne a reflektovali uvedenie si jeho nevyhnutnosti. Verejnosť cíti akútnu potrebu zlepšenia infraštruktúry v tomto území a podľa jej slov existujúce cesty dosiahli svoju maximálnu kapacitu. Verejnosť taktiež vyjadrila, že je neúnosné, že niektoré regióny Slovenska majú limitované alebo žiadne diaľnice, či rýchlostné cesty. Pozitívny postoj voči Projektu bol spájaný s nasledovnými dôvodmi:

- rozvoj turizmu,
- skrátenie vzdialenosti medzi mestami,
- lepšia dostupnosť,
- regionálny rozvoj,
- zvýšenie bezpečnosti,
- zníženie času na cestách,
- vyššia mobilita pracovnej sily,
- sekundárna výstavba infraštruktúry,
- pozitívny dopad na lokálne prostredie v mestách a dedinách a
- príchod domácich a zahraničných investorov.

Postoj voči fáze výstavby bol oproti fáze prevádzky vo všeobecnosti menej pozitívny. Niektoré negatívne postoje voči Projektu by sa dali nájsť na lokálnej úrovni, napr. v územiach, ktoré budú umiestnené blízko trasy Projektu. Ľudia z priľahlých území očakávajú nejaké negatívne vplyvy na ich miestne prostredie, najmä vo vzťahu k prachu, hluku a emisiám. Tieto sú však zmiernené opatreniami navrhnutými v EIA správach a podrobnejšie v povolenie (DUR a DSP) a Koncesnej zmluve.

## 7 Jestvujúci environmentálny a spoločenský kontext<sup>10</sup>

### **Dubná Skala - Ivachnová**

Tri úseky medzi Dubnou Skalou a Ivachnovou sa nachádzajú v Žilinskom kraji, ktorý je populárnou turistickou destináciou kvôli svojmu vidieckemu charakteru a blízkosti hôr.

Dotknuté územie sa nachádza na dvoch výrazných krajinných typoch. Západnú časť tvorí Turčianska kotlina a východnú časť úzka dolina Váhu. Horské oblasti Veľká a Malá Fatra, ktoré sú obidve vyhlásenými európskym chráneným územím (Natura 2000), sa nachádzajú na obidvoch stranách Projektu. Hranicu medzi nimi tvorí priestor vodnej nádrže Kapeláň. Štruktúra územia Turčianskej kotliny je typická pre vnútrokarpatské kotliny. Prelínajú sa tu navzájom štruktúry osídlenia, poľnohospodárstva, priemyslu a dopravy. Hlavné priemyselné oblasti sa nachádzajú v Sučanoch a Turanoch.

Dominantným prvkom v tomto území je rieka Váh, ktorá má významnú ekologickú hodnotu a je registrovaná ako územie európskeho významu (Natura 2000). Výraznými infraštrukturálnymi prvkami v tomto území sú hlavné komunikačné osi, a to cesta I/18 a železničná trať Košice – Žilina.

Územie je využívané prevažne poľnohospodársky, s prevahou lúk a pasienkov. Menšie plochy ornej pôdy sa vyskytujú v blízkosti sídiel. Charakteristickou črtou územia je taktiež lom pri Šútove.

Hlavné obývané územia a asociované aktivity pozdĺž trasy sa koncentrujú v osídľach pozdĺž rieky Váh. Územie pozdĺž rieky zahŕňa 102 dedín s celkovým počtom 201 853 obyvateľov (pozri tabuľku 2.3.1 SIA). Odhaduje sa, že približne 16,1% obyvateľstva migruje za prácou (32 668).

### **Jánovce – Jablonov**

Trasa diaľnice prechádza územím od západu k východu medzi Levočskými vrchmi na severe, Slovenským rajom na juhozápade a Voľovskými vrchmi na juhu. Trasa prechádza blízko Spišského hradu, ktorý je na zozname pamiatok UNESCO. Dotknuté územie nie je vysoko zaľudnené, nachádzajú sa tam dve väčšie mestá – Spišská Nová Ves, ktorá leží približne 10 km južne od navrhutej trasy; a Levoča, ktorú bude trasa obchádzať pomocou obchvatu. Tento úsek je napojený na diaľnicu Mengusovce – Jánovce, ktorá je momentálne vo výstavbe.

Hlavná obývaná oblasť predstavuje obce pozdĺž hlavných existujúcich ciest. Spádová oblasť zahŕňa 99 obcí s populáciou 187 157 (pozri tabuľku 2.3.1 SIA). Odhaduje sa, že približne 14,5% obyvateľstva migruje za prácou (26 336).

### **Fričovce – Svinia**

Navrhovaná cesta sa napája na obchvat Fričoviec, ktorý je už v prevádzke, ďalej prechádza hlavne cez vyššie položené vidiecke oblasti. V niektorých častiach úseku majú strmé svahy horský charakter so zrázmi s malými vodnými tokmi na ich dne. Signifikantná časť navrhovanej trasy sa nachádza v úzkej údolí rieky

<sup>10</sup> Podrobnosti o existujúcich environmentálnych a sociálnych predpokladoch sú popísané v EIA dokumentácii (EIA štúdie: Martin – Ľubochňa, Ľubochňa – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričovce – Prešov: časť C sekcia II).

Svinka. Tretie najväčšie mesto na Slovensko, Prešov, sa nachádza 10 km východne od obce Svinia.

Hlavná obývaná oblasť tohto úseku predstavuje dediny pozdĺž hlavnej trasy existujúcej cesty. Spádová oblasť zahŕňa 53 obcí s celkovým počtom 150 479 obyvateľov (pozri tabuľku 2.3.1 SIA). Odhaduje sa, že približne 10,2% obyvateľstva cestuje za prácou (15 037).



## 8 Environmentálne a sociálne vplyvy a benefity

### 8.1 Kumulatívne environmentálne a sociálne vplyvy a benefit koridoru D1 (ako celku)

Strategické hodnotenie životného prostredia (SEA) bolo pripravené za účelom posúdenia slovenského Operačného programu doprava pre roky 2007 – 2013 (OPT), v ktorom je zahrnutý aj Projekt. Závbery nezávislého hodnotenia SEA sú nasledovné:

- OPT bude mať pozitívny dopad na životné prostredie urbanizovaných oblastí Slovenska;
- OPT nebude mať významný negatívny vplyv na chránené prírodné oblasti a krajinu.;
- Boli hodnotené aj potenciálne negatívne vplyvy OPT na životné prostredie. Na úrovni SEA nebolo úplne možné eliminovať tieto potenciálne negatívne vplyvy, keďže možnosti ekologicky citlivejších cestných koridorov boli limitované;
- Na EIA úrovni budú pre spomínané negatívne vplyvy identifikované zmiernujúce opatrenia, ktoré neboli možné na úrovni strategického hodnotenia.

### 8.2 Environmentálne and sociálne vplyvy a benefity Projektu

Projekt zahŕňa výstavbu štvorprúdovej smerovo rozdelenej cestnej komunikácie (2+2) a s ním súvisiacich napájajúcich ciest a infraštruktúry. Projekt bude vybudovaný v súlade s environmentálnymi požiadavkami Slovenska a EÚ. Zhrnutie primárnych environmentálnych a sociálnych negatívnych a pozitívnych vplyvov je uvedené nižšie; zmiernujúce a kompenzačné opatrenia sú uvedené v kapitole 9 tohto zhrnutia.

- **Vplyvy na pohodu a kvalitu života:**

Identifikovali sa nasledovné potenciálne dopady na kvalitu života:

- Mierne negatívne dopady počas výstavby plynúce z narušenia a obmedzenia miestnej dopravy.
- Môže dôjsť k sťaženiu prístupnosti, ale tieto vplyvy budú len nepatrné a budú zmiernené do určitej miery presmerovaním dopravy.
- Vzniknú pracovné príležitosti (počas výstavby na 1 km diaľnice cca 35 pracovníkov/km, počas prevádzky diaľnice sa zároveň vytvoria príležitosti v SÚD a v odpočívadlách).
- Z dôvodu potenciálneho zníženia dopravy na existujúcich cestných komunikáciách a zvýšenej technickej kvality projektovej cestnej komunikácie, predpokladajú sa prínosy v oblasti kvality života v okolí týchto existujúcich cestných komunikácií,
- Očakáva sa zvýšená možnosť vzniku komerčných aktivít (napr. výstavba supermarketov).

- Asanácie:

Úsek	počet asanácií	počet obytných domov	počet dotknutých osôb
Dubná Skala-Turany	30	5	19
Turany-Hubová	1	0	3
Hubová-Ivachnová	0	0	0
Jánovce-Jablonov	0	0	0
Fričovce-Svinia	1	0	1

- **Zníženie nehodovosti:**

Navrhované trasy sú zamerané na zlepšenie bezpečnosti tým, že sa presunie doprava mimo miest a obcí a vybudovaním cesty, ktorá je viac vhodná z hľadiska intenzity a charakteru dopravy, ktorá využíva túto trasu. Odhad zníženia nehodovosti v percentách pri navrhovaných trasách v roku otvorenia je nasledovný<sup>11</sup>:

Dubná Skala – Turany	36,9%
Turany – Hubová	53,8%
Hubová – Ivachnová	84,4%
Jánovce – Jablonov	59,0%
Fričovce – Svinia	30,3%

Projekt takisto zahŕňa odpočívadlá na oboch stranách komunikácie, resp. obojstranné odpočívadlá. Odpočívadlá poskytnú vodičom možnosť dočerpať pohonné látky a zároveň budú vybavené zariadeniami, ktoré umožňujú vodičom najesť sa a odpočinúť si. Tieto odpočívadlá sú umiestnené v súlade so súčasnými strategickými plánmi vlády.

- **Vplyv na zdravie verejnosti:**

Identifikovali sa nasledovné dopady na zdravie verejnosti v ovplyvnených komunitách popri trase cestnej komunikácie:

- Tam, kde sa hustota premávky na jestvujúcich cestných komunikáciách zníži z dôvodu novej cestnej komunikácie, môže dôjsť k zlepšeniu kvality životného prostredia popri týchto jestvujúcich cestných komunikáciách, vrátane súčasnej hlučnosti a kvality ovzdušia.
- *Hluk:* Trasa bude zasahovať do niektorých osídlených oblastí, čo môže vyústiť do lokalizovaného mierne negatívneho dopadu na hlučnosť. Odhaduje sa, že protihlukové steny budú potrebné na konkrétnych miestach identifikovaných v EIA a v povoľovacej dokumentácii, aby sa zabezpečilo udržanie hlučnosti v rámci povolených limitov. V mnohých prípadoch bude mať Projekt pozitívny vplyv na zlepšenie hlukovej situácie v porovnaní s nulovým variantom. Napríklad v úseku Jánovce – Jablonov sa predpokladá zníženie počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom v noci cca na 40%.
- *Kvalita ovzdušia:* Očakáva sa, že celkovo Projekt zlepší kvalitu ovzdušia v niekoľkých mestách a obciach popri trase tým, že odkloní dopravu mimo týchto lokalít a spôsobí zníženie výskytu zápch. Tam, kde nová cestná komunikácia zasahuje do niektorých osídlených oblastí, môžu nastať lokalizované menšie negatívne dopady na kvalitu ovzdušia.

<sup>11</sup> Prevzaté z časti C dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR)

- **Vplyvy na suroviny:**

Predpokladá sa, že získavanie stavebného materiálu a ostatných surovín pre výstavbu projektovej cestnej komunikácie bude mať veľmi mierne účinky na ložiská nerastných surovín, ktoré sú spojené s výstavbou cestnej komunikácie. Prioritou je využívať existujúce ložiská nerastných surovín a neotvárať nové. Optimálnym sa javí vyplnenie vyťažených priestorov materiálom z výrubu tunelov, ktorý je nevhodný pre stavebné účely a následná rekultivácia lokality.

- **Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu:**

Kontaminované splachy z vozovky počas prevádzky cestnej komunikácie môžu predstavovať nepatrný negatívny účinok na zdroje povrchovej a podzemnej vody, ale toto bude vo veľkej miere zmiernené kanalizačnými a filtračnými systémami, ktoré boli zahrnuté do návrhu Projektu a vytvárajú kontrolovateľnú environmentálnu stratégiu Projektu.

- **Vplyvy na využívanie pôdy:**

Projekt obsahuje výstavbu novej cestnej komunikácie, ktorej výsledkom bude trvalý záber pôdy, čo má významný negatívny dopad na využívanie pôdy. Odhadovaný dočasný záber pôdy (napr. na odvozné cesty, stavebné dvory a prístupné cesty) bol identifikovaný ako potenciálne vyúsťujúci do nepatrne negatívneho účinku na využívanie pôdy z dôvodu jeho krátkodobého charakteru.

- **Vplyvy na flóru:**

Projekt vyžaduje uskutočniť výrub stromov a spôsobí čiastočné straty na biotopoch, vrátane vegetácie popri vodných tokoch, čím vznikajú určité negatívne účinky, ale nebudú postihnuté chránené alebo vzácne biotopy (pre podrobnosti pozri časť Natura 2000). Výstavba a prevádzka nových úsekov cestnej komunikácie má potenciál spôsobiť kontamináciu flóry; zmiernujúce opatrenia sú navrhnuté v dokumentácii z hodnotenia vplyvov na životné prostredie a v povoleniach.

- **Dopady na faunu:**

Nasledovné potenciálne dopady boli identifikované na faunu:

- preťatie migračných trás
- vznik čiastočného bariérového efektu
- zničenie a fragmentácia biotopov
- prašnosť počas výstavby
- zmeny v hlučnosti a kvalite ovzdušia
- kontaminácia pôdy

Opatreniami na zmiernenie, ktoré boli zahrnuté do návrhu Projektu, budú mať tieto dopady podľa predpokladu mierne negatívne účinky na faunu ako celok.

- **Natura 2000**

Trasa cestnej komunikácie bola vybraná tak, aby sa vyhlo zásahom do akejkoľvek chránenej oblasti. Štúdie EIA boli vypracované ešte pred plnou implementáciou smernice o biotopoch (SK zák. č. 543/2002 Z.z.) a predtým ako MŽP vypracovalo zoznam chránených oblastí Natura 2000. Hoci štúdie EIA konkrétne neriešili dopady Projektu na určené lokality Natura 2000, boli hodnotenia počas EIA procesu vypracované berúc do úvahy podmienky prírodných rezervácií, ktorých charakter sa v dôsledku vyhlásenia siete lokalít Natura 2000 nezmenil.

V nadväznosti na definovanie lokalít Natura 2000 boli vykonané osobitné hodnotenia potenciálnych vplyvov Projektu na všetky tieto určené európske

lokality. V roku 2004 bola za účelom posúdenia vzťahu navrhovaných rýchlostných ciest a diaľnic k navrhovanej sieti lokalít Natura 2000 za spolupráce kompetentných slovenských orgánov pripravená štúdia, ktorá zahrňovala Projekt. Štúdia bola aktualizovaná v roku 2008 v nadväznosti na dokončenie identifikácie lokalít Natura 2000 na Slovensku.

V rámci diskusie s relevantnými kompetentnými autoritami bolo dohodnuté, že dôjde k vypracovaniu doplňujúceho posúdenia vplyvov navrhovanej trasy na lokality Natura 2000 (Creative, spol. s.r.o. 11/2007) ako súčasť projektovej dokumentácie pre úsek Turany – Hubová. Pre ostatnú úseky nebolo dodatočné hodnotenie požadované a kompetentné slovenské orgány vydali prehlásenia potvrdzujúce, že Projekt nebude mať značný vplyv na lokality sústavy Natura 2000.<sup>12</sup>

Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia Natura 2000 bolo vykonané podľa metodiky stanovenej v príručke MŽP SR<sup>13</sup>. V tomto materiáli boli podrobne popísané a vyhodnotené vplyvy na jednotlivé územia Natura 2000 a zároveň boli odporúčané zmierňujúce opatrenia, ktoré sa po konzultáciách s odbornými pracoviskami ochrany prírody premietli do technického riešenia vo vyššom stupni projektovej dokumentácie – v dokumentácii pre stavebné povolenie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2008). Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia Natura 2000 (pripravené spoločnosťou Creative, spol. s.r.o. v novembri 2007) bolo podané na Ministerstvo životného prostredia SR, ktoré vo svojom odbornom stanovisku (list č. 49234/2007-SOPK, 6.12.2007) potvrdilo, že za predpokladu dodržania požadovaných opatrení nebude mať D1 úsek Turany – Hubová žiadny významný vplyv na územia Natura 2000. Príslušné orgány ochrany životného prostredia zároveň vo svojich odborných stanoviskách (júl 2008) konštatovali, že realizácia príslušných úsekov diaľnice D1 nie je v rozpore so záujmami chránenými zákonom a pri dodržaní dohodnutých opatrení (pre viac informácií pozri časť 9. Opatrenie na zmiernenie účinkov) sa nepovažuje za zásah do územia, ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a vo funkcii ekosystémov.

Ďalšie hodnotiace správy boli vypracované pre dotknuté lokality siete Natura 2000; vplyvy na ktoré sú zhrnuté nižšie:

- **ÚEV Malá Fatra:** Projekt môže mať negatívny vplyv na lesné biotopy, avšak vzhľadom na to, že iba 0,05 až 0,16% z celkovej výmery biotopov bude dotknutých nebude tento vplyv, za predpokladu implementácie opatrení, významný. Za podobne negatívne sa predpokladajú aj vplyvy na živočíchy a ich biotopy. Najzávažnejším z nich bude fragmentácia biotopov v Kralovianskom meandri. V prípade realizácie zmierňujúcich opatrení, ako napr. podchody pre živočíchy (pozri časť 9) sa uvedený vplyv zmierni a nebude významný.
- **ÚEV Veľká Fatra:** Projekt ovplyvní migračné koridory medzi Veľkou Fatrou, Malou Fatrou a Chočskými vrchmi niektorých druhov živočíchov, najmä veľkých šeliem. V prípade realizácie zmierňujúcich opatrení, ako napr. podchody pre živočíchy (pozri časť 9) sa uvedený vplyv zmierni a nebude významný. Projekt bude mať negatívny vplyv na lesný biotop, vzhľadom na malý podiel záberu pôdy na celkovej výmere biotopu v rámci ÚEV (0,03 % z celkovej výmery biotopu v ÚEV) a pomerne zlý súčasný stav biotopu na plochách v trase diaľnice však

<sup>12</sup> Pozri Vyhlásenia o NATURA 2000

<sup>13</sup> Hodnotenie plánov a projektov významne ovplyvňujúcich lokality sústavy NATURA 2000 - Metodická príručka k ustanoveniam článkov 6 (3) a 6 (4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, 2002.

tento vplyv nebude významný. Najvýznamnejším možným dopadom výstavby diaľnice sú možné zmeny vodného režimu a vplyvy na rašelinisko, PR Rojkovské rašelinisko. Avšak na základe hydrogeologického posudku, za predpokladu zmiernujúcich opatrení, sa toto riziko nepovažuje za významné.

- **ÚEV Rieka Váh:** Projekt spôsobí stratu výmery biotopov a vplyvy na faunu v dôsledku fragmentácie celého toku na segmenty z dôvodu križovania toku cestou na 3 nových miestach. Za predpokladu realizácie zmiernujúcich opatrení sa však významnosť vplyvu zmierni.
- **CHVÚ Malá Fatra:** Projekt spôsobí zmenšenie hniezdnych príležitostí pre vybrané druhy vtákov v blízkosti navrhovanej diaľnice i nárast rušivých vplyvov na hniezdiče. Tieto vplyvy však za predpokladu implementácie vhodných opatrení nebudú významné.

- **Vplyvy na krajinu:**

Vizuálne účinky na krajinu sa pri niektorých úsekoch predpokladajú s mierne negatívnymi účinkami na scenériu z cestnej komunikácie, konkrétne spojené so zemnými prácami a mostmi. Cestná komunikácia vytvorí bariéru a nový umelý prvok v rámci prírodnej krajiny. Ako opatrenie na zmiernenie týchto účinkov sa navrhuje napríklad výsadba, aby sa napomohlo začleneniu cestnej komunikácie do krajiny. Opatrenia na zmiernenie týchto dopadov boli zahrnuté v projektovej dokumentácii.

- **Vplyvy na kultúrne hodnoty**

Hodnotenie vplyvov Projektu na kultúrne dedičstvo bolo realizované v súlade s relevantnými ustanoveniami slovenského právneho poriadku, nariadeniami a plánmi ochrany dotknutých území. Trasa navrhovanej diaľnice prechádza niekoľkými lokalitami archeologických nálezísk. V tejto súvislosti bude nevyhnutné pred začiatkom výstavby vykonať záchranný archeologický výskum v lokalitách bližšie špecifikovaných v archeologickom prieskume. Identifikované archeologické lokality: Sučany – Skalka, Sútovo – Boroviny, Kral'ovany – Hradisko. V súvislosti s vyvolaným rozvojom regiónu možno tiež očakávať zvýšenie starostlivosti o objekt zrucaniny hradu Likavka a historických budov v Ružomberku v dôsledku zvýšenej návštevnosti. Historické pamiatky v okolí diaľnice nebudú dotknuté ani výstavbou, ani prevádzkou, hoci niektoré kaplnky pri cestách, ktoré budú slúžiť ako prístupové komunikácie môžu byť ovplyvnené. Priamo v trase diaľnice je kaplnka pána Greša (pri Sp. Štvrtku), ktorú bude presťahovaná jej vlastníckmi. Spišský hrad, ktorý sa nachádza na zozname pamiatok UNESCO nebude prácami ovplyvnený.

Súčasťou dokumentácie k Projektu sú aj výskumné správy z doplňujúcich archeologických výskumov (realizované Archeologickým múzeom SNM, doba práca v teréne: 16.7. – 5.9.2008), dôsledkom ktorých je výrazné zníženie predpokladaných archeologických lokalít v tejto oblasti, ktoré by bolo potrebné skúmať v súvislosti s výstavbou plánovanej diaľnice D1.

- **Vplyvy na urbánny komplex:**

- *Sídla:* Vizuálne účinky na mestské oblasti budú podľa predpokladov dostatočne zmiernené využitím clonovej výsadby.
- *Pôdohospodárske:* väčšina záberu pôdy spojenej s Projektom je poľnohospodárska pôda. Mierne negatívne účinky na poľnohospodársku pôdu boli identifikované z trvalého a dočasného záberu pôdy, narušenia organizácie pôdneho fondu a kvôli potenciálu vzniku kontaminácie poľnohospodárskej pôdy. Deliace účinky pri bariérovom rozdelení budú v niektorých lokalitách zmiernené vďaka návrhu veľkých mostov.

- *Priemyselné:* Značné prínosy sa očakávajú pre priemyselné odvetvie zo zlepšeného prepojenia na medzinárodnú diaľničnú sieť, poklesu nákladov a zvýšenia spoľahlivosti v dôsledku poklesu kongescií. Rozvoj priemyselných aktivít bol identifikovaný ako jeden z najvýznamnejších potenciálnych prínosov z obstarania novej cestnej komunikácie. Očakáva sa vplyv na rozvoj a reštrukturalizáciu priemyslu.
- *Doprava:* Zlepšenie spojení a kapacity cestnej komunikácie podľa predpokladov prinesie veľké prínosy pre motoristov a bude mať jednoznačne pozitívny vplyv na zrýchlenie premávky, ako aj zníženie nehodovosti. Nepatrné nepriaznivé účinky na motoristov sa vzhľadom na náročnosť organizačného zabezpečenia a čiastočného obmedzenia plynulosti dopravy predpokladajú počas výstavby, ale tieto budú len krátkodobého charakteru.
- *Turistický ruch:* Bol identifikovaný jednoznačný potenciál Projektu podporiť rozvoj cestovného ruchu zlepšeným prístupom do celého regiónu.
- *Lesy:* Dôsledkom Projektu bude odlesnenie určitej plochy lesov, čo podľa predpokladu bude mať mierny negatívny účinok.

- **Dopady na komunitu:**

Uvedením Projektu do prevádzky sa očakáva výrazné zníženie dopraných nehôd, kongescií, čo bude viesť k zvýšeniu bezpečnosť všetkých účastníkov premávky. Očakáva sa zlepšenie stavu životného prostredie obyvateľov dotknutých miest a obcí, pričom konektivita regiónu bude zabezpečená prostredníctvom napojení na diaľnicu D1 a udržiavaním existujúcich miestnych ciest. Projekt zároveň prispieje k rýchlejšiemu rozvoju regiónu a k zlepšeniu dostupnosti jednotlivých častí Slovenska.

## 9 Opatrenia na zmiernenie účinkov

Predpokladá sa, že negatívne vplyvy sa dajú dostatočne zmierniť rôznymi opatreniami, ktoré sú podrobne rozpísané v časti IV EIA a ďalej sú rozpísané do detailov v následnej povoľovacej dokumentácii. Kľúčové opatrenia sú zhrnuté nižšie:

- **Vplyvy na kvalitu života:**
  - *Stavebná doprava:* stavebné povolenie stanovuje určité podmienky, aby sa počas etapy výstavby vyhlo negatívnym vplyvom na susediace pozemky. Tieto zahŕňujú požiadavky, aby sa zabezpečilo, že trasy, ktorými sa prepravujú materiály, sa budú udržiavať čisté od stavebnej sutiny, aby sa dohodli prístupové trasy s miestnymi obcami, aby sa obmedzil nežiaduci zásah do pozemkov ostatných užívateľov a vlastníkov, atď., aby sa dohodlo miesto a čas dočasných cestných uzáver, aby sa jasne vyznačili všetky obchádzky a obnovili cesty, ktoré sú určenými cestnými komunikáciami, ktoré môžu byť poškodené stavebnou dopravou, ale ktoré sú potrebné pre prístup na stavenisko.
  - *Sťaženie prístupu:*
    - Jestvujúce trasy sú vo väčšine prípadov preložené v prípadoch, kde by Projekt mohol sťažiť prístup.
    - Tam, kde sa pozemok stane neprístupný do tej miery, že sa stane neobrábateľný, vlastník pozemku má možnosť požiadať investora, aby odkúpil celú parcelu.
- **Zníženie nehodovosti:**
  - Pravdepodobnosť výskytu nehôd sa hneď v úvode minimalizuje navrhnutím a schválením prác podľa príslušných slovenských noriem a takisto kontrolou bezpečnosti, ktoré sa vyžadujú a ktoré vykonávajú príslušné orgány, vrátane polície pred tým, ako sa udelí povolenie na predčasné užívanie cestnej komunikácie.
  - Koncesionár je motivovaný minimalizovať nehodovosť konkrétnymi opatreniami, ktoré sú zahrnuté do platobného mechanizmu.
- **Vplyvy na zdravie verejnosti:**
  - *Hlučnosť:* protihlukové steny budú potrebné v konkrétnych oblastiach, ktoré boli identifikované v EIA a v povoľovacej dokumentácii, aby sa zabezpečilo, že úrovne hluku budú v rámci povolených limitov. Tieto sú obsiahnuté v DSP. Tabuľky uvádzajúce požadované protihlukové steny a ktoré obce budú týmto ovplyvnené, sú obsiahnuté v EIA a v požiadavkách pre povolenie. Bude sa robiť hodnotenie hlučnosti po ukončení výstavby, aby sa určila účinnosť bariér.
  - *Kvalita ovzdušia:* znečistenie ovzdušia vozidlami bude zmiernené výsadbou stromov v rámci cestného koridoru. Opatrenia počas výstavby zahŕňajú udržiavanie prístupových ciest v bezprašnom stave (postrekovanie), počas prevádzky – protiexhalačné opatrenia vo forme pásov ochrannej zelene.
- **Vplyvy na suroviny:**
  - Všetky ložiská a kameňolomy, ktoré budú dodávať pre Projekt, budú musieť byť riadené v súlade s environmentálnou legislatívou Slovenska a EÚ, aby sa zmiernili ich dopady na životné prostredie.

- Získavanie stavebného materiálu bude zmiernené prísnyim dodržiavaním slovenskej environmentálnej legislatívy a zmluvných podmienok týkajúcich sa otvárania zemníkov a kameňolomov.
- **Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu:**
  - Dopady na režim povrchovej a podzemnej vody budú zmiernené odvodňovacími systémami, realizáciou opatrení proti znečisteniu (napríklad, odlučovače oleja, zachytávače, filtrácia, atď.).
  - Postupy pre núdzové opatrenia pre náhodne vytečené tekutiny z vozidiel budú tvoriť súčasť plánu pre environmentálne riadenie Koncesionára.
- **Vplyvy na využívanie pôdy:**
  - Vplyv na využívanie pozemkov sa bude zmierňovať výberom trasy a projektovaním, napr. využitím oporných a zárubných múrov.
  - Vplyvy na poľnohospodársku pôdu a pozemky sa budú minimalizovať obmedzením využívania poľnohospodárskej pôdy mimo staveniska, opatreniami na zníženie potenciálu kontaminácie pôdy z dôvodu kontaminovaných odtokov a požiadavkou, aby sa dočasné zariadenia a odpad skladovali len na pozemkoch s nízkou kvalitou pôdy.
  - Vplyvy na dočasné zabraté plochy sa budú eliminovať ich spätnou rekultiváciou.
  - Eliminácia vplyvov na poľnohospodársku výrobu sa dosiahne vybudovaním preložky poľných komunikácií, technickými opatreniami proti erózii pôd, implementáciou porastových plášťov proti poškodzovaniu porastov spálou kôry a vetrom.
- **Vplyvy na flóru:**
  - Náhrada a revitalizácia výsadby, aby sa obmedzili účinky straty biotopov použitím prirodzeného porastu, napríklad popri vodných tokoch a na brehoch. Budú sa robiť konzultácie s príslušnými orgánmi na ochranu prírody o výbere druhov.
  - Stromy, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti staveniska budú chránené pre poškodením ich koreňov a kmeňa riadením výstavby a stavebnej dopravy a ohradením alebo inými formami bariér.
  - Strata kvetenstva sa ďalej zmierňuje buď náhradou výsadby alebo odškodnením, kde sa vyplatia prostriedky príslušnému orgánu, ktorý vykoná výsadbu alebo revitalizáciu.
  - Bude realizovaná rekonštrukcia brehových porastov.
- **Vplyvy na faunu:**
  - Vplyvy na živočíšstvo sa budú zmierňovať zabezpečením prechodov pre zver a prostredníctvom vhodne navrhnutých premostení, podchodov a nadchodov, pričom priechodné priestory je nutné zazeleniť.
  - Výrub nelesnej a lesnej drevinnej vegetácie sa bude realizovať výlučne v mimohniezdnom období.
  - Eliminácia vniku živočíchov na cestné teleso bude zabezpečená vhodným oplotením.
  - Na mostných objektoch a estakádach budú osadené nepriehľadné steny alebo zvýšené zvodidlá ako bariéry pre vtáky a netopiere.
- **Natura 2000**
  - „Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová na územia Natura 2000“ identifikovalo opatrenia, ktoré je nevyhnutné zrealizovať na zmiernenie čiastočných zásahov do



lokalít Natura 2000. Tieto opatrenia boli zapracované do DUR a DST a boli predmetom územných a stavebných povolovacích procesov. Oboje, zmierňujúce opatrenia a opatrenia na zlepšenie biodiverzity, sú zahrnuté v prácach a patria medzi ne najmä, nie však výlučne, nasledovné opatrenia:

- Osadenie optických bariér pre vtáctvo na mostoch a estakádach (napr. nepriehľadné steny, zvýšené zvodidlá).
  - Vplyvy na zvieratá vyplývajúce z fragmentácie biotopov a migračných koridorov budú zmiernené implementáciou priechodov pre zvieratá, ako napr. podchody pre zvieratá a ekodukty cez cesty. Prístupové cesty k Váhu budú taktiež realizovaná pre zvieratá.
  - Súvislé a pevné cestné oplatenie bude zabezpečené za účelom zabránenia vstupu zvierat na cestu, ktorý by pre nich mohol znamenať riziko kolízie s užívateľmi ciest.
  - Mosty cez Váh budú navrhnuté tak, aby piliere neboli umiestnené v toku rieky.
  - Ochranné opatrenie budú implementované za účelom prevencie zmien a kontaminácie vodného režimu, a to najmä za účelom prevencie vplyvov na citlivé rašeliniská.
  - Vytvoriť náhradu za zničené reprodukčné lokality obojživelníkov a zabezpečenie priechodov pre obojživelníky.
  - Monitorovanie invazívnych druhov počas výstavby a zabezpečenie bezpečného odobratia a potlačenia akýkoľvek identifikovaných invazívnych druhov.
- **Vplyvy na krajinu:**
    - Ako zmierňovacie opatrenie sa navrhujú vegetačné úpravy na zabezpečenie splynutia novej cestnej komunikácie s okolitým prostredím a jej začlenenie do krajiny.
    - Tiež v miestach migrácie zveri bude pozdĺž oplatenia diaľnice navrhnutá kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty.
    - Tam, kde je to možné, bude dizajn solidárny s prostredím.
  - **Vplyvy na kultúrne hodnoty**
    - Aby sa chránili kultúrne hodnoty pred nepriaznivými vplyvmi počas etapy výstavby bude dodržiavaný "*postup pre náhodné nálezy*", aby sa zabezpečilo, že existujú ustanovenia pre riadenie akýchkoľvek nájdených kultúrnych objektov. Postupy, ktoré majú byť schválené ešte pred zahájením etapy výstavby budú zahrňovať ohradenie miesta nález, aby sa vyhlo ďalšiemu narušeniu a zabezpečí sa ohodnotenie určeným a kvalifikovaným expertom, aby sa identifikovali potrebné ochranné kroky v súlade so slovenskou legislatívou.
  - **Vplyvy na mestské prostredie:**
    - Vizualne vplyvy na mestské oblasti sa budú zmierňovať použitím clonovej výsadby.
  - **Nevybuchnutá munícia:**
    - Akúkoľvek muníciu, ktorá sa odkryje počas prác, bude riešiť príslušný orgán. Koncesná zmluva obsahuje štandardné ustanovenia, ktoré stanovujú povinnosti strán, ak by nastal nepravdepodobný prípad objavenia munície.

- **Vplyvy na komunitu:**

- *Nepríjemnosti spojené s výstavbou:*
  - Vplyv spôsobený stavebnými prácami sa bude zmiernovať realizáciou dohodnutých plánov riadenia dopravy. Tieto obsahujú plány pre prepravu stavebných materiálov a budú vypracované v spolupráci s miestnymi orgánmi. Povolené trasy a rýchlosť budú obmedzené a budú umiestnené dopravné značenia, podľa potreby budú odporúčené obchádzky.
  - Miestne cestné komunikácie používané pre stavebnú dopravu budú pravidelne čistené a udržiavané a budú uvedené do pôvodného stavu, keď to bude relevantné.
  - Návrh prevedenia sa pokúša vyrovnáť množstvo potrebných násypov na svahy s množstvom výkopu, aby sa minimalizovalo množstvo materiálu, ktoré sa bude musieť doviesť alebo vyviezť.
  - Lokality pre ohradené miesta na skládky budú tvoriť súčasť povoľovacieho procesu; akékoľvek nové miesta pre skládky by požadovali povolenie od príslušných orgánov.

**Okrem toho:**

- Plán riadenia výstavby, ktorý vypracuje Koncesionár bude obsahovať detaily ohľadne ochrany životného prostredia.
- Koncesionár vypracuje Plán riadenia odpadu.
- Plán na riešenie núdzových situácií, ktoré môžu ovplyvniť životné prostredie vypracuje zhotoviteľ / koncesionár a schváli ho slovenská Inšpekcia životného prostredia a Inšpektorát životného prostredia Bratislava, odbor inšpekcie ochrany vôd.
- Pre tento Projekt platia dojednania o odškodnení za záber pôdy, ktoré stanovuje slovenský zákon. Približne 80 % pozemkov bolo už nadobudnutých na dobrovoľnej báze, aby sa minimalizovala potreba núteného vyvlastnenia. Potenciálne vplyvy na nehnuteľnosti sa minimalizovali tým, že je cestná komunikácia podľa možnosti vedená mimo zastavaných oblastí.

**Dodatočné environmentálne štúdie počas povoľovania:**

Aby sa naplnili požiadavky procesu EIA a poskytlí detaily o akomkoľvek ďalšom zmiernovaní vplyvov, ktoré je treba zapracovať do povolení a požiadaviek pre dizajn, boli vykonané dodatočné štúdie, ktoré sú zosumarizované nižšie:

- geologické štúdie
- hlukové štúdie
- štúdie o kvalite ovzdušia
- archeologické štúdie
- štúdie o poľnohospodárskej pôde
- seizmické štúdie
- ekonomická štúdia

Ďalšie detaily o jestvujúcich environmentálnych a sociálnych vplyvoch a prínosoch Projektu a navrhovaných opatreniach na zmiernenie dopadov sú obsiahnuté v dokumentácii EIA. V roku 2008 bolo vypracované aj Hodnotenie sociálnych vplyvov Projektu.

Po ukončení EIA procesu pre Projekt boli v rokoch 2004 až 2008 v dôsledku definovania lokalít Natura 2000 na Slovensku vyhotovené ďalšie štúdie vo vzťahu k vplyvom Projektu na určené lokality európskeho významu. Tieto sú uvedené na s. 12 v časti Následné štúdie a stanoviská.

Koncesionár vypracuje a implementuje komplexný plán na zmierňovanie vplyvov. Zmierňovacie opatrenia budú aktualizované a upravované na základe výsledkov z dodatočných štúdií, ktoré budú výsledkom monitorovania

## 10 Monitorovanie

V Záverečných stanoviskách EIA sú podrobne uvedené podmienky pre monitorovanie. Monitorovací projekt je obsiahnutý v dokumentácii DUR a DSP, ktorá definuje podrobné požiadavky na monitorovanie. Vyžaduje monitorovanie vplyvu Projektu na vybrané oblasti životného prostredia v definovaných oblastiach trasy počas rôznych etáp prípravy, výstavby a prevádzky cestnej komunikácie.

Monitorovanie by sa malo zamerať zvlášť na:

- monitorovanie vplyvov na geológiu – stabilita a erózia svahov, deformácie
- geotechnické monitorovanie opatrení na obnovu
- monitorovanie kvality ovzdušia na miestach uvedených v projekte monitorovania
- monitorovanie klímy
- monitorovanie vplyvov na povrchovú a podzemnú vodu
- monitorovanie kvality odpadových vôd
- hydrogeologický monitoring kvality a kvantity jednotlivých vodárenských zdrojov
- monitorovanie bioty
- monitorovanie hlukových podmienok hlavne v problematických lokalitách z hľadiska vplyvu cestnej komunikácie na obyvateľstvo v priebehu výstavby a počas prevádzky
- monitorovanie seizmických účinkov na susediace budovy, zvlášť v priebehu výstavby
- vypracovanie súpisu stavebných faktov v blízkosti staveniska pred začatím výstavby vozovky
- monitorovanie odvodňovacieho systému; a
- monitorovanie nehôd, nezdarov a neplnenie Systému kvality vrátane EMS.

Od Koncesionára sa budú vyžadovať správy o monitorovaní počas výstavby a po výstavbe; tieto budú predkladané príslušným kontrolným orgánom. Ak výsledky monitorovania zistia, že skutočné vplyvy hodnotenej činnosti sú horšie, ako sa uvádza v hodnotiacej správe, potom Koncesionár zrealizuje nápravné opatrenia, aby sa dosiahla zhoda s dopadmi predpokladanými v hodnotiacej správe. Monitorovanie po otvorení cestnej komunikácie, ako napríklad kvality vody a hodnotenie hlučnosti pokračuje aj po otvorení cestnej komunikácie pre verejnosť.

SIA odporučila monitorovanie reálnych sociálnych vplyvov počas výstavby a po výstavbe (t.j. nezávislé monitorovanie implementácie odporúčaní, napr. monitorovanie médií a spolupráca so starostami), ktoré majú taktiež za cieľ elimináciu rizika vplyvov na zraniteľné skupiny. Navyše bude nevyhnutné informovať verejnosť o možných opatreniach, ktoré budú nevyhnutné počas výstavby, a to prostredníctvom interaktívnych workshopov.

## 11 Aktuálny stav Projektu

Stavebné povolenia pre všetky úseky Projektu boli vydané a sú právoplatné.

Väčšina z pozemkov bola nadobudnutá dobrovoľne.

Finančné uzatvorenie by sa malo zrealizovať v prvých mesiacoch roku 2010. Hlavná stavebná činnosť začne ihneď po vypracovaní a schválení realizačných projektov. Predpokladá sa, že prvá časť bude otvorená na jar 2012 (Úsek 4 a 5), pričom ostatné úseky budú otvorené v rozpätí obdobia jeseň 2012 až začiatkom roka 2013.

## 12 Kontakty

Ďalšie informácie o Projekte nájdete na internetovej stránke MDPT [www.teleconn.gov.sk](http://www.teleconn.gov.sk) v sekcii Projekty PPP

Kontaktná osoba: Ing. Ľuboslav Gajdoš, PhD.  
([luboslav.gajdos@telecom.gov.sk](mailto:luboslav.gajdos@telecom.gov.sk))

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.  
Komunikačné centrum „Sever“  
Projekt PPP 1. balík D1 Dubná Skala – Turany, D1 Turany – Hubová, D1  
Hubová - Ivachnová  
Námestie A. Hlinku 3  
010 01 Žilina  
[sever@ndsas.sk](mailto:sever@ndsas.sk)  
Kontaktná osoba: Ing. Marcel Ondráš 0911 770 180

-projekt PPP 1. balík D1 Jánovce – Jablonov D1 Fričovce – Svinia:  
pracovník komunikačného centra „Východ“, dočasne: Ing. Marcel Ondráš –  
0911 770 180, [marcel.ondras@ndsas.sk](mailto:marcel.ondras@ndsas.sk)  
Po vytvorení pracoviska: Komunikačné centrum „Východ“ so sídlom  
v Košiciach bude nasledovnú agendu zabezpečovať pracovník tohto centra.

Pre akékoľvek dotazy týkajúce sa pozemkov, kontaktujte:

Ing. Monika Nekolová  
Email: [monika.nekolova@ndsas.sk](mailto:monika.nekolova@ndsas.sk)  
Tel. č.: 0910/905 003

Ing. Tomáš Pollák  
Email: [tomas.pollak@ndsas.sk](mailto:tomas.pollak@ndsas.sk)  
Tel. č.: 0903/254 060