



Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie
Oddelenie posudzovania vplyvov na životné prostredie II.
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Bratislava, 16. júla 2024
Číslo: 3715/2024-11.1.2-R
49633/2024
49634/2024-int.

ROZHODNUTIE VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, oddelenie posudzovania vplyvov na životné prostredie II., ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, **rozhodlo** podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov po vykonaní zisťovacieho konania pre zmenu navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Turany - Hubová**“, navrhovateľa **Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO 35 919 001**, zastúpeného spoločnosťou **DOPRAVOPROJEKT, a. s., Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava, IČO 31 322 000**, takto:

Zmena navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Turany - Hubová**“ uvedená v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023.

V súlade s ustanovením § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, oddelenie posudzovania vplyvov na životné prostredie II. určuje nasledovné podmienky na eliminovanie alebo zmiernenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Turany - Hubová**“ na životné prostredie:

1. V procese výstavby diaľnice D1, Strediska správy a údržby diaľnic (SSÚD) Švošov a príľahlej infraštruktúry nezasahovať do brehov na sútoku vodných tokov Komjatná a Váh, ani do plochy biotopov Br2 a Kr9 (polygóny 9,10,11 podľa F.7 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a biotopov národného významu, DUR, M. Barlog, 11/2018). Plochu polygónu 9 v teréne viditeľne ohraničiť z troch strán (južnú hranicu nie je potrebné ohraničovať, nakoľko ju tvorí prirodzená hranica Váhu) a ponechať bez zásahu.
2. Pri všetkých prácach, budovaní dočasných obslužných ciest a objektov zachovať v maximálnej možnej miere pôvodné spoločenstvá a využívať prednostne odprírodnené časti krajiny.
3. Práce v koryte toku Váh realizovať mimo jarneho a jesenného obdobia neresenia rýb a mimo obdobia zimovania plazov v mesiacoch jún, júl, august, september.
4. Depónie, rúbaniny z tunelov a prebytočnej zeminy z výkopov umiestňovať mimo chránených území, významných biotopov, brehov vodných tokov a mokradí.
5. V prípade úniku škodlivých látok realizovať opatrenia na zamedzenie ich vsiaknutiu do vody, pôdy a horninového prostredia.
6. V prípade nevyhnutných výrubov drevín postupovať v zmysle § 46 a 47 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a výsadbu drevín realizovať z pôvodných druhov drevín. Pri drevinách v blízkosti stavby, ktoré nebudú určené na výrub postupovať v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
7. Nakoľko sa v oznámení o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Turany – Hubová“, v rámci kapitoly III. 6.6 Klimatické pomery – veternosť, konštatuje, že v severnej časti Turčianskej kotliny prevládajú západné vetry, pričom v predložených štúdiách sa uvažuje v Turčianskej kotline iba zo všeobecným prúdením vzduchu, čo by mohlo negatívne ovplyvniť účinnosť vetracieho systému, je na základe uvedeného potrebné overiť túto skutočnosť priamym meraním in situ. Výstup je potrebné predložiť v rámci povoloňovacieho konania.
8. Realizovať vegetačné úpravy – výsadby stromovej a kríkovej zelene. Vegetačné úpravy realizovať bezprostredne po ukončení stavebných prác s rešpektovaním vhodného agrotechnického termínu a vykonať ich v súlade s technickými podmienkami Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách a STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
9. Pri výsadbe drevín zobrať do úvahy vzdialenosť od cestného telesa tak, aby v budúcnosti neohrozovali bezpečnosť premávky, resp. tam kde to rozhládové a technické podmienky umožňujú.
10. Zabezpečiť monitoring migrácie veľkých šeliem v dotknutom priestore regionálneho biokoridoru Trusalová – Podhradie v termíne pred výstavbou, počas výstavby a po výstavbe (minimálne po dobu 5 rokov) a kvantifikovať mieru využívania tohto

koridoru, do projektu monitoringu migrácie zahrnúť aj oblasť Šútovskej epigenézy ako potenciálneho priestoru, ktorý je využívaný na migráciu.

11. Iniciovat' a následne prerokovat' so správcom cesty I/18 (ktorým je Slovenská správa ciest) oplotenie telesa cesty č. I/18 zo severnej strany od SO 216-02 smerom po západný okraj Šútovskej epigenézy v približnej dĺžke 600 metrov, a z južnej strany v dĺžke cca 110 metrov po križovatku cesty č. I/18 a ciest č. 2131 a 2135 do obce Ratkovo a Krpeľany konštrukciou s drôteným pletivom o výške min 2,5 m s klesajúcim rozmerom ôk (zvernícové pletivo) s použitím podhrabových betónových dosiek ako systémového zabezpečenia kolízneho úseku, ktorý úzko nadväzuje na biokoridor, v podobe navigačnej bariéry smerom k ekoduktu, resp. opačne.
12. Po skončení výstavby ekoduktu SO 216-02 doplniť zo severnej strany oplotenie a plynulo ho naviazať na oplotenie od jestvujúcej križovatky Turany až po objekt ekoduktu tak, aby sa zabránilo vstupu zveri do priestoru medzi križovatkou a ekoduktom, kam ju prirodzene navádza konfigurácia terénu a jestvujúci porast. Z južnej strany podobne nadviazať oplotenie ekoduktu na oplotenie privádzača.
13. Inštalovať búdky pre štrbinové druhy netopierov napr. na pilieroch mostov či v telese mostov v blízkosti vodných tokov (bližšiu špecifikáciu je potrebné upresniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie).
14. Za žiadnych okolností nevstupovať so stavebnými mechanizmami do toku ÚEV Váh.
15. V období rozmnožovania obojživelníkov (apríl – máj), resp. v období so zvýšenými zrážkami operatívne monitorovať výskyt obojživelníkov a zabrániť ich presunu k stavebným objektom napr. inštaláciou fólie, ktorá zabráni migrácii.
16. Zabezpečiť manažment správcom komunikácie zameraný na opatrenia ochrany dotknutých biotopov (napr. oplotenie) v blízkosti navrhovanej zmeny na ochranu biotopov 3220 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov a 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa.
17. Biologicky a ekologicky cenné územia na hranici trvalého, resp. dočasného záberu oplotiť nepriehľadným pletivom (ochrana pred poškodením).
18. Sledovať šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín v dotknutom území na základe monitoringu životného prostredia a následne zabezpečiť vhodné manažmentové opatrenia. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie v súlade s nariadením vlády č. 449/2019 Z. z., ktorým sa vydáva zoznam invázných nepôvodných druhov vzbudzujúcich obavy Slovenskej republiky, ďalej zákonom č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhláškou Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 450/2019 Z. z., ktorou sa ustanovujú podmienky a spôsoby odstraňovania invázných nepôvodných druhov.

19. Počas výstavby oplotiť stavenisko v nivách vodných tokov na hranici dočasného záberu, aby sa nedbanlivosťou nepoškodzovali ekologicky cenné brehové porasty v okolí stavby.
20. V prípade, že sa pri výstavbe objaví hniezdo, brloh, alebo výskyt chráneného druhu živočicha okamžite upovedomiť pracovníka ochrany prírody a environmentálny stavebný dozor.
21. Riadne zdokumentovať a riešiť každý zistený prítok do tunelov.
22. Vyriešiť zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z iného zdroja (vybudovanie nového záchytu na inom mieste alebo vybudovanie vodovodu) ak ich zdroj bude ovplyvnený, resp. znehodnotený.
23. Tunelmi zachytené vody je potrebné v rámci technicko-stavebného riešenia stavby upraviť tak, aby zistené výtoky v rámci tunelovej rúry nad $0,5 \text{ l.s}^{-1}$ boli nie odvádzané vody ale zachytené pre následné vodárenské využitie.
24. Dodržiavať v maximálnej možnej miere také technologické postupy, ktoré budú eliminovať možné zavlečenie znečistenia do podzemnej vody.
25. Počas výstavby ako aj počas prevádzky diaľnice je potrebné monitorovať kvantitu a kvalitu podzemnej vody. Je nutné vykonávať meranie hladín podzemnej vody a výdatnosti zdrojov podzemných vôd, meranie teploty vody, ako aj odbery vzoriek podzemnej vody na stanovenie jej chemického zloženia za účelom sledovania jeho možných zmien. K tomu je potrebné spracovať program monitorovania.
26. Podmienky pre výstavbu tunelov Korbel'ka a Havran:
 - doplniť sieť monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody a okamžite začať kontinuálne monitorovanie;
 - pred samotnou výstavbou zabezpečiť vybudovanie funkčnej monitorovacej siete inklinometrických a hydrogeologických vrtov;
 - nad hornou hranou portálového zárezu je potrebné vytvoriť odvodňovací obvodový rigol na odvádzanie privalových zrážkových vôd v kombinácii s podpovrchovou drenážou;
 - zárezy v kvartérnych zeminách bude potrebné v definitívnej úprave opatriť vegetačnou vrstvou pre zamedzenie rozvoja erózie;
 - dôsledne dodržiavať pracovnú disciplínu s cieľom zamedziť únikom nebezpečných látok;
 - objav jaskynného priestoru je potrebné neodkladne ohlásiť územne príslušnému orgánu ochrany prírody a krajiny a Štátnej ochrane prírody Slovenskej republiky, Správe slovenských jaskýň;
 - z blízkeho okolia jaskyne vylúčiť akúkoľvek stavebnú činnosť, ktorá nesúvisí so stabilizáciou svahu, resp. portálovej jamy;
 - zabezpečiť odvedenie povrchových vôd z okolia vchodu jaskyne tak, aby sa nedostala do vnútorných priestorov jaskyne;
 - zabezpečiť geotechnický monitoring (otrasy, posuny a pod.) jaskyne počas celej doby výstavby;

27. Pri výstavbe a prevádzke zabezpečiť a dodržiavať ochranu poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
28. Pred ukončením stavby, resp. pred jej uvedením do trvalého užívania vykonať objektivizáciu hluku (stanovenie hlukovej záťaže). Objektivizáciu hluku vykoná odborne spôsobilá osoba, ktorá disponuje osvedčením o odbornej spôsobilosti v zmysle § 16 ods. 3 zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V prípade preukázania nedostatočnosti protihlukových opatrení realizovať ďalšie navrhované opatrenia na optimalizáciu hlukovej situácie v okolí stavby. Protihlukové opatrenia realizovať v súlade s prebiehajúcou a budúcou výstavbou.
29. Vykonávať priebežné merania hluku zo stavebnej činnosti v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore. V prípade prekročovania prípustných hodnôt určujúcej veličiny v zmysle platnej legislatívy, operatívne navrhnuť možné technicko-organizačné opatrenia na zníženie hlukovej záťaže v sledovanom chránenom vonkajšom priestore.
30. Minimalizovať negatívne vplyvy výstavby využitím vhodnej technológie a stavebných postupov, ako napr. čistenie kolies automobilov, kropenie komunikácie pri výjazde zo staveniska podľa klimatických podmienok v úseku identifikovaného znečistenia komunikácie, osadenie dopravných značení.
31. Po skončení výstavby uviesť do pôvodného stavu všetky komunikácie (aj účelové), ktoré boli využívané počas výstavby. Opraviť cesty, ktoré boli poškodené využívaním staveniskovej dopravy.
32. Vylúčiť dopravu v rámci výstavby cez intravilány obcí v nočných hodinách a počas dní pokoja.
33. Vykonať pasportizácie komunikácií a objektov dotknutých stavbou v termíne pred zahájením prípravných prác.
34. Počas výstavby dôsledne realizovať stavebno-technické opatrenia s dôrazom na obmedzenie sekundárnej prašnosti, obmedzenie hluku, vibrácií a zabezpečenie čistenia stavebných mechanizmov pri opúšťaní staveniska.
35. Činnosť vykonávať v súlade so záväzným poradím priorít hierarchie odpadového hospodárstva (predchádzanie vzniku odpadu, príprava na opätovné použitie odpadu, recyklácia, iné zhodnocovanie, napríklad energetické zhodnocovanie, zneškodňovanie) a v súlade s § 77 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
36. Pre vznikajúce jednotlivé druhy odpadov vyčleniť plochy (parcely), na ktorých sa budú vytriedené odpady dočasne zhromažďovať. Odpady je potrebné zabezpečiť pred ich odcudzením, alebo iným nežiaducim účinkom do doby ich odovzdania oprávneným subjektom.

37. V rámci asanačných prác opustených úsekov po zmene trasy diaľnice D1 Dubná Skala - Turany v križovatke Turany 2 (v k.ú. Turany, Ratkovo a Šútovo) zhodnotiť a využiť stavebné odpady z demolácií prednostne pred využitím iných druhov stavebných materiálov v rámci stavby.
38. Vyťažený materiál zo zárezov a tunelových objektov, v čo najväčšej miere využiť ako podkladový (resp. stavebný) materiál pri výstavbe diaľnice.
39. Prerokovať možnosti užívania ciest III. triedy pri výstavbe z hľadiska ich stavebného a dopravno-technického stavu s vlastníkom a majetkovým správcom týchto ciest.
40. Zabezpečiť bezodkladné odstraňovanie výstavbou spôsobených závad v zjazdnosti ciest III. triedy a výstavbou spôsobeného znečistenia týchto ciest a po ukončení výstavby diaľnice zabezpečiť opravu ciest III. triedy v rozsahu ich poškodenia.
41. Vybudovať miestnu komunikáciu ako pokračovanie ulice Rákytie o dĺžke cca 600 m s napojením na ulicu I/18 priesečnou križovatkou, ktorá bude slúžiť na výrazné zlepšenie dopravnej obslužnosti v rámci intravilánu obce Hubová.
42. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie v spolupráci s obcami vypracovať projekt organizácie výstavby a projekt organizácie dopravy. Na základe podrobnejšieho poznania postupu výstavby navrhnúť optimálne napojenia na cestnú sieť tak, aby preprava materiálov a vyťaženej horniny z tunelov čo najmenej zaťažovala obyvateľstvo a okolité prostredie.
43. Realizovať a striktné dodržiavať skrúpanie prístupových ciest a korby vozidiel najmä v suchom letnom období.
44. Technológiu spracovania rúbaniny umiestniť čo najďalej od obytných zón najlepšie v terénnej depresii, resp. clonenú hustým porastom.
45. Problematický úsek biokoridoru medzi dvoma navrhnutými ekoduktami - konkrétne prechod zverí cez derivačný kanál (Krpnienský kanál) a železnicu, riešiť jedným technickým riešením.
46. Pred povoločným konaním (po právoplatnom ukončení zisťovacieho konania a konania o povolení výnimky z environmentálnych cieľov) požiadať o stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu vôd o vyjadrenie k zmene stavby podľa § 28 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov a toto stanovisko doložiť v rámci povoločného konania.

Odôvodnenie:

Úkony pred vydaním rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní

Navrhovateľ, **Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO 35 919 001** v zastúpení **DOPRAVOPROJEKT, a. s., Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava, IČO 31 322 000** (ďalej len „navrhovateľ“), doručil dňa 31. 10. 2022

na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu posudzovania vplyvov na životné prostredie, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie – v súčasnosti Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, oddelenie posudzovania vplyvov na životné prostredie II. (ďalej len „MŽP SR“) v súlade s § 18 ods. 2 písm. c) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Turany - Hubová**“ (ďalej len „zmena navrhovanej činnosti“), vypracované podľa prílohy č. 8a k zákonu o posudzovaní vplyvov. Dňa 30. 11. 2022 doručil navrhovateľ na MŽP SR doplňujúce výtlačky oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracoval navrhovateľ v júni 2022.

MŽP SR ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona o posudzovaní vplyvov, upovedomilo podľa § 18 ods. 3 správneho poriadku známych účastníkov konania listom č. 13343/2022-11.1.2/dš, 70529/2022 (71222/2022-int.) zo dňa 05. 12. 2022, že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 ods. 2 správneho poriadku správne konanie vo veci zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej len „zisťovacie konanie“).

MŽP SR zároveň listom č. 13343/2022-11.1.2/dš, 70529/2022 (71222/2022-int.) zo dňa 05. 12. 2022, podľa § 29 ods. 6 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov predložilo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dotknutým obciam, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom a taktiež aj rezortnému orgánu.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti MŽP SR, v súlade s § 29 ods. 6 písm. b) zákona o posudzovaní vplyvov, zverejnilo na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d1-turany-hubova-1>

MŽP SR ďalej listom č. 13343/2022-11.1.2/dš, 70529/2022 (71222/2022-int.) zo dňa 05. 12. 2022 požiadalo dotknuté obce, aby podľa § 65g ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov do 10 dní od doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti o ňom informovali verejnosť a zverejnili ho v celom rozsahu na úradnej tabuli obce a na svojom webovom sídle, ak ho majú zriadené, a súčasne MŽP SR dotknuté obce informovalo, že ak nie je možné zverejniť na úradnej tabuli obce oznámenie o zmene navrhovanej činnosti v celom rozsahu, obce na úradnej tabuli obce zverejnia informáciu o tom, kde a kedy možno do oznámenia o zmene navrhovanej činnosti nahliadnuť, robiť výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady urobiť z nej kópie.

Zároveň MŽP SR požiadalo dotknuté obce, aby podľa § 29 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov informovali verejnosť o tom, kde a kedy možno do oznámenia o zmene navrhovanej činnosti nahliadnuť, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a miesto, kde sa môžu pripomienky podávať a taktiež MŽP SR dotknuté obce upozornilo, že oznámenie o zmene

navrhovanej činnosti musí byť verejnosti sprístupnené v celom rozsahu najmenej po dobu 10 pracovných dní od zverejnenia uvedených informácií.

MŽP SR v predmetnom liste č. 13343/2022-11.1.2/dš, 70529/2022 (71222/2022-int.) zo dňa 05. 12. 2022 vyzvalo rezortný orgán, povolujujúci orgán, dotknuté obce a dotknuté orgány, podľa § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov, na doručenie stanoviska v lehote stanovenej zákonom o posudzovaní vplyvov, t. j. do 10 pracovných dní od doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom ich upozornilo, že ak nedoručia písomné stanovisko v uvedenej lehote, bude považované za súhlasné.

MŽP SR zároveň informovalo, že verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti na MŽP SR do 10 pracovných dní od zverejnenia vyššie uvedených informácií, podľa § 29 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, dotknutou obcou. MŽP SR taktiež informovalo o tom, že písomné stanovisko sa bude považovať za doručené, aj keď bolo v určenej lehote doručené dotknutej obci.

Vyjadrenia k podkladom pre vydanie rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní

Navrhovaná činnosť (posúdená/povolená) je podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov zaraditeľná nasledovne:

Kapitola 13. Doprava a telekomunikácie

Pol. číslo	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zisťovacie konanie)
1.	Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov	bez limitu	

Podľa § 18 ods. 2 písm. c) zákona o posudzovaní vplyvov je predmetom zisťovacieho konania každá zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A zákona o posudzovaní vplyvov, ktorá nie je zmenou podľa § 18 ods. 1 písm. d) zákona o posudzovaní vplyvov (ak taká zmena samotná dosahuje alebo prekračuje prahovú hodnotu) a môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, ak ide o činnosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie.

Popis doterajších procesov posudzovania

Stavba diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová bola posúdená v rámci navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Martin – Ľubochňa“, pre ktorú bolo vydané záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 1832/02-4.3 zo dňa 12. 11. 2002, v rámci ktorého bolo konštatované že variant B1 (s tunelom Korbeľka) je jednoznačne vhodnejší ako variant B2 (povrchový) z hľadiska environmentálneho, socioekonomického a celkového dopadu na krajinu.

Pre zmenu navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Turany – Hubová“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky rozhodnutie č. 5659/2015-3.4/ml zo dňa 09. 07. 2015 vydané v zisťovacom konaní, ktorého verdiktom bolo, že u navrhovanej činnosti, predmetom ktorej sú zmeny v umiestnení diaľnice D1, zmeny

v objektoch križovatiek, zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest, zmeny v mostných objektoch vyplývajúcich zo zmien polohy diaľnice D1, zmeny v objektoch tunelov, zmeny v objektoch preložiek a úprav vodných tokov, zmeny v preložkách inžinierskych sietí, zmeny v protihlukových opatreniach, zmeny v umiestnení Strediska správy a údržby diaľnic (ďalej len „SSÚD“) a zmeny súvisiace s realizáciou zmierňujúcich opatrení, sa (cit): „*predpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1 písm. e) zákona*“. Následne pre predmetnú navrhovanú činnosť vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky záverečné stanovisko č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017 (ďalej len „záverečné stanovisko“), právoplatné dňa 09. 02. 2018, v ktorom súhlasilo s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante V2 tunel Korbeľka a Havran, spracovaného a vyhodnoteného v správe o hodnotení navrhovanej činnosti na životné prostredie s SSÚD v alternatíve 2 (Švošov), s ekoduktami v oboch šírkových alternatívach (t. j. 100 m aj 250 m), v oboch alternatívach vetrania (cez vetráciu šachtu aj odsávaním zo západného tunela) a s niveletou tunela v alternatíve nad hladinou podzemnej vody.

Popis zmeny navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti má byť situovaná na území Žilinského kraja, v okresoch Martin, Dolný Kubín, Ružomberok, v katastrálnych územiach Turany (v km 0,000 – 2,290), Krpeľany (v km 2,290 – 7,045), Ratkovo (v km 0,350 objektu 216-02), Stankovany (v km 7,045 – 10,786), Švošov (v km 10,786 – 13,314), Hrboltová (v km 13,174 vľavo - lokálne), Hubová (v km 13,314 – 13,532) a Kral'ovany, na pozemkoch s nasledovnými parcelnými číslami:

k. ú.: Turany

Dočasný záber:

KN-C:

3595/4; 3595/6; 3595/7; 3622/156; 3633/2.

KN-E:

2367/3; 2449; 2450/1; 2450/2; 2456; 2457/1; 2457/2; 2458/2; 2459/1; 2459/2; 2459/3; 2460; 2461/1; 2461/2; 2462/1; 2462/2; 2463/1; 2463/2; 2464; 2465; 2466; 2467/1; 2467/2; 2468; 2469; 2470/1; 2470/2; 2471/1; 2471/2; 2471/3; 2472; 2473/1; 2473/2; 2474; 2475; 2476; 2477/1; 2477/2; 2478/1; 2478/2; 2478/3; 2478/4; 2479; 2480; 2481; 2482/1; 2482/2; 2483/1; 2483/3; 2484; 2485/1; 2485/3; 2486/1; 2486/3; 2487/3; 2501; 2518/1; 2519/1; 2519/2; 2520; 2521; 2522/1; 2522/2; 2523; 2524; 2525; 2526; 2527; 2528/1; 2528/2; 2529/1; 2529/2; 2529/3; 2529/4; 2588; 2589/1; 2589/2; 2590/1; 2590/2; 2591; 2592/1; 2592/2; 2593; 2594/1; 2594/2; 2594/3; 2594/4; 3115/1; 4518/2; 4519/1; 4521/1; 4522; 4581/8.

Trvalý záber:

KN-C:

3622/213; 3622/194; 3622/195; 3622/196; 3622/205; 3622/197; 3622/206; 3622/198; 3622/207; 3622/199; 3622/208; 3622/200; 3622/201; 3622/202; 3622/209; 3622/203; 3622/210; 3622/214; 3622/215; 3622/217; 3622/216; 3622/3; 3622/58; 3622/218; 3622/57; 3622/60; 3622/220; 3613/40; 3614/4; 3614/5; 3614/10; 3615/6; 3621/8; 3621/20; 3621/18; 3622/56; 3622/59; 3622/219; 3622/221; 3613/41; 3613/43; 3613/42; 3613/11; 3613/44; 3613/45; 3613/48; 3613/47; 3613/46; 3613/49; 3613/51; 3613/50; 3613/53; 3613/52; 3613/55; 3613/54; 3613/18; 3613/19; 3613/56; 3613/57; 3613/58; 3613/60; 3613/59; 3613/61; 3613/23; 3613/62; 3613/63; 3613/67; 3613/68; 3613/69; 3613/64; 3613/65; 3613/66; 3613/24; 3613/76; 3613/77; 3613/78; 3613/73; 3613/74; 3613/75; 3613/70; 3613/71; 3613/72; 3613/25; 3613/79; 3613/80; 3613/81; 3613/85; 3613/86; 3613/87; 3613/82; 3613/83; 3613/84; 3613/88; 3613/89;

3613/90; 3613/91; 3613/92; 3613/93; 3588/17; 3588/18; 3588/19; 3588/20; 3588/21; 3588/22; 3588/23; 3588/24; 3588/25; 3588/26; 3588/27; 3588/28; 3588/29; 3588/30; 3588/31; 3588/32; 3588/33; 3588/34; 3588/35; 3588/36; 3588/37; 3588/38; 3588/39; 3588/40; 3588/41; 3588/42; 3588/43; 3588/44; 3588/45; 3588/46; 3588/47; 3588/48; 3588/49; 3588/51; 3588/50; 3588/53; 3588/52; 3588/55; 3588/54; 3588/56; 3588/57; 3588/60; 3588/61; 3595/37; 3595/38; 3583/6; 3583/7; 3584/4; 3583/10; 3584/5; 3584/7; 3583/12; 3584/8; 3584/9; 3583/5; 3584/3; 3600/5; 3600/4; 3600/2; 3608/32; 3600/3; 3608/31; 3608/30; 3608/29; 3608/28; 3608/27; 3608/25; 3608/26; 3608/23; 3608/24; 3608/21; 3608/22; 3608/19; 3608/20; 3608/17; 3608/18; 3608/15; 3608/16; 3608/13; 3608/14; 3608/11; 3608/12; 3608/9; 3608/10; 3608/7; 3608/8; 3608/5; 3608/6; 3608/3; 3608/4; 3611/155; 3611/153; 3611/154; 3611/151; 3611/152; 3611/150; 3611/148; 3611/149; 3611/147; 3611/143; 3611/144; 3611/145; 3611/146; 3499/2; 3499/3; 3499/4; 3499/5; 3497/2; 3498/2; 3499/6; 3497/3; 3498/3; 3499/7; 3497/6; 3497/4; 3497/7; 3497/5; 3497/8; 3455/45; 3455/44; 3455/43; 3455/46; 3455/47; 3455/48; 3455/42; 3455/40; 3455/41; 3455/37; 3455/38; 3455/39; 3455/35; 3455/36; 3588/58; 3588/59; 3588/63; 3588/64; 3589/2; 3589/3; 3590/18; 3590/19; 3590/21; 3590/22; 3590/24; 3590/25; 3590/27; 3590/28; 3594/1; 3594/2; 3595/39; 3595/40; 3595/41; 3595/42; 3595/43; 3595/44; 3595/45; 3595/46; 3595/21; 3595/22; 3595/25; 3595/26; 3595/28; 3595/29; 3595/31; 3595/32; 3595/34; 3595/35; 3620/3; 3622/204; 3622/211; 3622/165; 3633/20; 3633/22; 3612/8; 3583/8; 3583/11; 3584/6; 3609/2; 3621/19; 3588/15; 3588/16; 3608/2; 3610/21; 3610/22; 3610/23; 3583/9.

k. ú.: Krpeľany

Dočasný záber:

KN-C:

943/12; 943/7; 944/4; 944/1; 981/1; 981/4; 1094/1; 1095/1; 1096/1.

KN-E:

132/2; 155; 156; 157; 160; 161; 162; 163; 209; 210; 211; 215; 216; 217; 335/2; 336/1; 336/2; 337/1; 337/2; 338/1; 338/2; 339/1; 339/2; 340/1; 340/2; 341/2; 342/2; 343/2; 344/2; 345/2; 346/2; 347/1; 348/1; 349/1; 349/2; 350/1; 350/2; 351/3; 352/3; 353/3; 354/3; 355/3; 356/3; 357/3; 358/3; 359/3; 360/3; 361/3; 362/2; 363/2; 364/2; 365/1; 365/2; 366/1; 366/2; 367/1; 367/2; 368/1; 368/2; 369/1; 369/2; 370/1; 370/2; 371/2; 372/2; 794; 812; 869; 890; 894; 908; 1622; 1625/5; 1627; 1631; 1634; 1637; 1671.

Trvalý záber:

KN-C:

940/9; 941/2; 941/12; 941/11; 941/10; 941/9; 941/8; 941/7; 941/6; 941/5; 941/4; 941/14; 941/15; 941/16; 941/17; 941/18; 941/19; 941/20; 941/21; 941/22; 1001/8; 941/38; 1001/9; 941/37; 1001/10; 941/36; 1001/11; 941/35; 1001/12; 1090/2; 941/34; 941/46; 1001/13; 1090/3; 941/33; 941/45; 1001/14; 1090/4; 941/32; 941/44; 982/23; 982/26; 1001/15; 1090/5; 941/31; 941/43; 982/22; 982/25; 1001/16; 1090/6; 941/30; 941/42; 982/8; 982/21; 982/24; 1001/17; 1090/7; 941/29; 941/41; 982/7; 982/20; 1001/18; 1090/8; 941/28; 941/40; 982/6; 982/19; 1001/19; 1090/9; 941/27; 941/39; 982/5; 982/18; 1001/20; 1090/10; 941/26; 982/4; 982/17; 1001/21; 1090/11; 941/25; 982/3; 982/16; 1001/22; 1090/12; 941/24; 982/2; 982/15; 1001/23; 1090/13; 982/14; 1001/24; 1090/14; 982/13; 1001/25; 1090/15; 982/12; 1001/26; 1090/16; 982/11; 1001/27; 1090/17; 982/10; 1001/28; 1090/18; 982/9; 1002/16; 1002/15; 1002/14; 1002/13; 1002/12; 1002/11; 1002/10; 1002/9; 1002/8; 1007/11; 1002/7; 1007/10; 1002/6; 1007/9; 1002/5; 1007/8; 1002/4; 1007/7; 1002/3; 1007/13; 1007/6; 1002/2; 1007/4; 1007/12; 1007/3; 1007/2; 984/2; 1000/2; 1001/2; 1001/3; 1091/2; 1092/2; 1092/3; 1092/4; 968/18; 968/16; 968/17; 1000/3; 1001/4; 968/14; 968/15; 1085/3; 984/3; 984/4; 1000/5; 987/2; 1088/3; 997/8; 997/7; 997/5; 997/6; 997/4; 987/3; 1000/16; 1088/2; 987/4; 1088/5; 1000/10; 1000/14; 1000/17; 1088/7; 1000/9; 1000/8; 1000/6; 1001/6; 999/5; 1000/12; 1001/30; 989/2; 1089/4;

943/11; 944/3; 981/3; 1002/20; 1094/2; 1095/2; 1095/3; 1096/2; 999/2; 1001/29; 1002/18; 1006/3; 1089/2; 940/7; 940/8; 941/3; 1007/5; 1000/7; 941/13; 941/23; 989/3; 999/3; 999/4; 1000/13; 1001/7; 1002/17; 1002/19; 1006/2; 1089/3; 1091/3; 987/5; 1088/6; 1085/2; 1092/5; 1092/6; 1000/11; 1000/15; 1088/4; 1000/4; 1001/5.

k. ú: Ratkovo

Dočasný záber:

KN-E:

2-3125/2; 2-3274/5; 2-4539/5.

Trvalý záber:

KN-C:

227/68; 227/65; 227/66; 227/63; 227/64; 227/67.

k. ú: Stankovany

Dočasný záber:

KN-C:

284/71; 284/72; 284/75; 284/94; 284/95; 284/96.

KN-E:

856/2; 930/1; 931/1; 961/501; 961/502; 962/1; 962/2; 963/501; 963/502; 964/501; 964/502; 965/1; 965/2; 966/1; 966/2; 967/1; 967/2; 968/1; 968/2; 969/1; 969/2; 970/1; 970/2; 971/1; 971/2; 972/1; 972/2; 973/1; 973/2; 974/1; 974/2; 975/1; 975/2; 976/1; 976/2; 977/1; 977/2; 978/1; 978/2; 979/1; 979/2; 980/1; 980/2; 981/1; 981/2; 982/1; 982/2; 983/1; 983/2; 984/1; 984/2; 985/1; 985/2; 986/1; 986/2; 987/1; 987/2; 988/1; 988/2; 989/1; 989/2; 990/501; 990/502; 991/1; 991/2; 992/1; 992/2; 993/1; 993/2; 994/1; 994/2; 995/1; 995/2; 996/1; 996/2; 997/1; 997/2; 998/1; 998/2; 999/1; 999/2; 1000/1; 1000/2; 1001/1; 1001/2; 1002/1; 1002/2; 1003/1; 1003/2; 1004/1; 1004/2; 1005/1; 1005/2; 1006/1; 1006/2; 1007/501; 1007/502; 1008/1; 1008/2; 1009/1; 1009/2; 1010/1; 1010/2; 1011/1; 1011/2; 1012/1; 1012/2; 1013/1; 1013/2; 1014/1; 1014/2; 1015/1; 1015/2; 1016/1; 1016/2; 1017/1; 1017/2; 1019/1; 1019/2; 1020/1; 1020/2; 1021/1; 1021/2; 1022/1; 1022/2; 1023/1; 1023/2; 1024/1; 1024/2; 1025/1; 1025/2; 1026/1; 1026/2; 1027/1; 1027/2; 1028/1; 1028/2; 1029/1; 1029/2; 1030/1; 1030/2; 1031/1; 1031/2; 1032/1; 1032/2; 1033/1; 1033/2; 1034; 1035; 1036/1; 1036/2; 1037/1; 1037/2; 1038/1; 1038/2; 1039/1; 1039/2; 1040/1; 1040/2; 1041/1; 1041/2; 1042/1; 1042/2; 1043/1; 1043/2; 1044/1; 1044/2; 1045/1; 1045/2; 1046/1; 1046/2; 1047/1; 1047/2; 1048/1; 1048/2; 1049/1; 1049/2; 1050/501; 1050/502; 1050/601; 1050/602; 1051/1; 1051/2; 1052/1; 1052/2; 1053/1; 1053/2; 1054/1; 1054/2; 1055/1; 1055/2; 1056/1; 1056/2; 1057/1; 1057/2; 1058/501; 1058/602; 1059/1; 1059/2; 1060/2; 1061/1; 1063/1; 1064/501; 1065/1; 1066/1; 1067/1; 1075/2; 1076/2; 1077/2; 1078; 1079/1; 1079/2; 1080/1; 1080/2; 1080/101; 1080/102; 1081/1; 1081/2; 1082/1; 1082/2; 1083/1; 1083/2; 1084/1; 1084/2; 1085/501; 1085/502; 1085/601; 1086/1; 1087/1; 1088/1; 1089/1; 1090/1; 1091/1; 1092/1; 1093/1; 1094/1; 1095/1; 1096/1; 1097/1; 1098/1; 1099/501; 1100/501; 1101/1; 1102/1; 1103/1; 1104/1; 1105/1; 1106/2; 1107/2; 1176; 1485/1; 1498; 3539/2; 3540; 3541; 3544; 3547; 3548; 3561; 3562; 3563; 3564; 3565/1; 3566; 3567; 3568/1; 3574; 3577; 3578; 3661; 3662; 3663; 3664; 3665; 3666; 3670; 3671; 3672; 3673; 3674; 3675; 3676; 3690; 3691; 3692; 3693; 3694; 3695; 3696; 3697; 3698; 3699; 3700; 3701; 3702; 3703; 3704; 4134/218; 4135/118; 4223/2; 4232/1; 11971/5.

Trvalý záber:

KN-C:

284/7; 284/8; 284/9; 284/10; 284/11; 284/14; 284/17; 284/18; 284/97; 284/98; 284/105; 284/107; 284/103; 284/104; 284/106; 285/2; 3304/23; 284/13; 284/16; 284/99; 284/100;

284/12; 284/101; 284/102; 3305/6; 3305/120; 3305/230; 3303/2; 3303/3; 3303/4; 3303/5; 3305/7; 3305/8; 3302/2; 3302/3; 3302/4; 3305/9; 3305/10; 3301/3; 3301/6; 3301/7; 3305/11; 3305/12; 3305/231; 3301/2; 3301/4; 3301/5; 3305/13; 3305/14; 3300/2; 3300/5; 3300/8; 3300/9; 3305/15; 3305/16; 3300/3; 3300/4; 3300/6; 3300/7; 3305/17; 3305/18; 3299/2; 3299/4; 3299/6; 3299/9; 3305/19; 3305/20; 3299/3; 3299/5; 3299/7; 3299/8; 3305/21; 3305/22; 3298/2; 3298/3; 3305/23; 3305/24; 3297/2; 3305/25; 3305/26; 3296/2; 3305/27; 3305/28; 3295/2; 3305/29; 3305/30; 3294/2; 3305/31; 3305/32; 3293/2; 3305/33; 3305/34; 3292/2; 3305/35; 3305/36; 3291/2; 3305/37; 3305/38; 3290/2; 3305/39; 3305/40; 3289/2; 3305/41; 3305/42; 3305/238; 3289/3; 3305/43; 3305/44; 3305/47; 3305/239; 3288/2; 3305/45; 3305/46; 3305/48; 3305/49; 3305/240; 3287/2; 3305/50; 3305/51; 3305/223; 3305/241; 3305/247; 3286/2; 3305/52; 3305/53; 3305/54; 3305/232; 3305/242; 3305/246; 3285/2; 3305/55; 3305/56; 3305/57; 3305/233; 3305/243; 3305/245; 3305/248; 3284/2; 3305/58; 3305/59; 3305/60; 3305/24; 3305/244; 3305/249; 3284/3; 3305/61; 3305/62; 3305/235; 3305/250; 3283/2; 3305/63; 3305/64; 3305/236; 3305/251; 3283/3; 3305/65; 3305/66; 3305/237; 3305/252; 3307/2; 3282/2; 3305/67; 3305/68; 3305/253; 3307/3; 3282/3; 3305/69; 3305/70; 3305/254; 3307/4; 3281/2; 3305/71; 3305/72; 3305/255; 3307/5; 3281/3; 3305/73; 3305/74; 3305/256; 3307/6; 3280/2; 3305/75; 3305/76; 3305/257; 3279/2; 3305/77; 3305/78; 3305/258; 3279/3; 3279/4; 3305/79; 3305/80; 3305/259; 3278/2; 3278/3; 3305/81; 3305/82; 3305/260; 3277/2; 3277/5; 3305/83; 3305/84; 3305/261; 3277/3; 3277/4; 3305/85; 3305/86; 3305/262; 3276/2; 3276/5; 3305/87; 3305/88; 3305/263; 3276/3; 3276/4; 3305/89; 3305/90; 3305/264; 3275/2; 3275/3; 3305/91; 3305/92; 3305/265; 3274/2; 3274/3; 3305/93; 3305/94; 3305/266; 3273/2; 3273/3; 3305/95; 3305/96; 3305/267; 3306/1; 3272/2; 3272/3; 3305/97; 3305/98; 3305/268; 3306/2; 3271/2; 3271/5; 3305/99; 3305/100; 3305/269; 3306/3; 3271/3; 3271/4; 3305/101; 3305/102; 3305/270; 3306/4; 3270/2; 3270/3; 3269/2; 3269/5; 3269/8; 3305/103; 3305/104; 3305/271; 3306/5; 3305/105; 3305/106; 3305/272; 3306/6; 3269/3; 3269/6; 3269/7; 3305/107; 3305/108; 3305/273; 3306/7; 3268/2; 3268/4; 3305/109; 3305/110; 3305/274; 3306/8; 3267/2; 3267/4; 3305/111; 3305/112; 3305/275; 3306/9; 3266/2; 3266/4; 3305/113; 3305/114; 3305/276; 3306/10; 3265/2; 3265/8; 3305/115; 3305/116; 3305/277; 3306/11; 3265/3; 3265/9; 3305/117; 3305/118; 3305/278; 3306/12; 3265/4; 3265/10; 3305/119; 3305/121; 3305/279; 3306/13; 3264/2; 3264/7; 3305/122; 3305/123; 3305/280; 3306/14; 3264/3; 3264/6; 3305/124; 3305/125; 3305/281; 3306/15; 3263/4; 3263/7; 3305/128; 3305/129; 3305/283; 3306/17; 3262/4; 3262/7; 3262/10; 3305/130; 3305/131; 3305/284; 3306/18; 3262/5; 3262/8; 3262/11; 3305/132; 3305/133; 3305/285; 3306/19; 3262/6; 3262/9; 3262/12; 3305/134; 3305/135; 3305/286; 3306/20; 3261/2; 3261/3; 3305/136; 3305/137; 3305/287; 3306/21; 3260/3; 3260/7; 3260/8; 3305/138; 3305/139; 3305/288; 3306/22; 3260/4; 3260/5; 3260/6; 3305/140; 3305/141; 3305/289; 3306/23; 3259/2; 3259/3; 3259/4; 3305/142; 3305/143; 3305/290; 3306/24; 3258/2; 3258/3; 3258/4; 3305/144; 3305/145; 3305/291; 3306/25; 3257/2; 3257/3; 3257/4; 3305/146; 3305/147; 3305/292; 3306/26; 3254/4; 3254/8; 3254/9; 3256/2; 3256/3; 3256/4; 3305/148; 3305/149; 3305/293; 3306/27; 3254/1; 3254/5; 3254/6; 3254/7; 3305/150; 3305/151; 3305/294; 3306/28; 3253/1; 3253/3; 3253/4; 3253/5; 3305/152; 3305/153; 3305/295; 3306/29; 3252/1; 3252/3; 3252/4; 3252/11; 3252/12; 3305/154; 3305/296; 3306/30; 3252/5; 3252/6; 3252/8; 3252/9; 3252/10; 3305/155; 3305/297; 3306/31; 3251/1; 3251/3; 3251/4; 3251/12; 3251/13; 3305/156; 3305/157; 3305/158; 3305/159; 3305/298; 3306/32; 3306/33; 3306/34; 3306/35; 3250/1; 3250/2; 3250/3; 3250/5; 3250/6; 3250/7; 3251/5; 3251/6; 3251/9; 3251/8; 3251/10; 3251/11; 3249/1; 3249/2; 3249/4; 3249/5; 3249/6; 3248/1; 3248/2; 3248/3; 3248/5; 3248/6; 3248/7; 3305/160; 3305/161; 3305/299; 3305/300; 3306/36; 3306/37; 3306/63; 3247/2; 3247/4; 3247/12; 3247/13; 3247/14; 3247/15; 3247/16; 3305/162; 3305/301; 3306/38; 3247/6; 3247/9; 3247/10; 3247/11; 3305/163; 3305/302; 3306/39; 3246/2; 3246/9; 3246/10; 3246/11; 3246/12; 3305/164; 3305/303; 3306/40; 3246/7; 3246/8; 3305/165; 3305/304; 3306/41; 3245/2; 3245/3; 3305/166; 3305/305; 3305/306; 3306/42; 3244/2; 3244/5;

3244/8; 3305/167; 3305/168; 3305/307; 3306/43; 3306/44; 3244/6; 3244/7; 3305/308; 3306/45; 3306/46; 3243/2; 3243/3; 3305/169; 3305/309; 3306/47; 3306/62; 3242/3; 3242/4; 3305/170; 3305/310; 3306/48; 3241/3; 3241/4; 3305/171; 3305/311; 3306/49; 3240/3; 3240/6; 3305/172; 3305/312; 3306/50; 3240/4; 3240/5; 3305/173; 3305/313; 3306/51; 3239/2; 3239/4; 3305/174; 3305/314; 3306/52; 3305/175; 3305/315; 3306/53; 3239/3; 3238/2; 3305/176; 3305/316; 3306/54; 3237/2; 3305/177; 3305/317; 3306/55; 3236/2; 3305/178; 3305/179; 3305/221; 3305/318; 3306/56; 3235/2; 3305/180; 3305/181; 3305/319; 3306/57; 3234/2; 3305/182; 3305/183; 3305/320; 3306/58; 3232/2; 3233/2; 3305/184; 3305/185; 3305/321; 3306/59; 3230/2; 3231/2; 3305/186; 3305/187; 3306/60; 3228/2; 3229/2; 3305/188; 3305/189; 3306/61; 3227/2; 3224/9; 3224/10; 3224/11; 3305/190; 3226/4; 3224/7; 3224/8; 3305/191; 3226/2; 3226/3; 3222/2; 3222/3; 2768/9; 3224/5; 3224/6; 3223/1; 3223/2; 3225/1; 3225/2; 3220/2; 3220/3; 3220/4; 2768/10; 2768/22; 3224/3; 3224/4; 3221/1; 3221/2; 3218/2; 3218/3; 3218/4; 3224/1; 3224/2; 3219/3; 3219/4; 2768/23; 3216/2; 3216/3; 3216/4; 3219/1; 3219/2; 3214/2; 3214/3; 3214/6; 3217/1; 3217/2; 3212/2; 3212/3; 3212/6; 3215/1; 3215/2; 3210/2; 3210/3; 3210/5; 3210/6; 3213/1; 3213/2; 3208/2; 3208/3; 3208/5; 3208/6; 3211/1; 3211/2; 3206/2; 3206/3; 3206/5; 3206/6; 3209/1; 3209/2; 3205/2; 3205/3; 3205/5; 3205/6; 3207/1; 3207/2; 3203/2; 3203/3; 3203/5; 3204/1; 3204/2; 3201/2; 3201/3; 3201/5; 3202/3; 3202/4; 3199/2; 3199/3; 3199/5; 3200/3; 3200/4; 3202/1; 3202/2; 3197/2; 3197/3; 3197/5; 3198/4; 3200/1; 3200/2; 3195/2; 3195/3; 3195/5; 3198/3; 3193/2; 3193/3; 3193/5; 3196/4; 3194/5; 3196/3; 3191/2; 3191/3; 3191/6; 3194/4; 3190/3; 3190/7; 3190/9; 3190/2; 3190/4; 3190/8; 3189/5; 3189/6; 3194/3; 3187/1; 3187/2; 3188/2; 3188/5; 3189/4; 3186/2; 3186/5; 3187/3; 3187/5; 3189/3; 3184/2; 3184/5; 3184/6; 3187/4; 3187/6; 3185/4; 3182/2; 3182/4; 3182/5; 3182/7; 3182/8; 3183/4; 3185/3; 3182/3; 3182/6; 3182/9; 3182/10; 3180/2; 3180/3; 3180/4; 3180/5; 3183/3; 3178/2; 3178/3; 3178/4; 3176/2; 3176/4; 3176/5; 3176/3; 3176/6; 3176/7; 3174/2; 3174/3; 3174/4; 3170/2; 3170/4; 3170/5; 3170/6; 3172/2; 3172/3; 3172/4; 3169/2; 3169/4; 3169/5; 3168/2; 3168/4; 3168/5; 3167/2; 3167/4; 3167/5; 3165/2; 3165/4; 3165/5; 3164/2; 3164/4; 3164/5; 3162/2; 3162/4; 3162/5; 3161/2; 3161/4; 3161/5; 3160/2; 3160/4; 3160/5; 3159/5; 3159/6; 3159/7; 3158/2; 3158/4; 3158/5; 3157/2; 3157/4; 3157/5; 3156/2; 3156/4; 3156/5; 3155/2; 3155/4; 3155/5; 3154/2; 3154/4; 3154/5; 3153/2; 3153/5; 3153/7; 3153/3; 3153/6; 3153/8; 3151/4; 3151/5; 3152/4; 3152/5; 3150/3; 3304/24; 3304/26; 3304/28; 3304/29; 3304/30; 2768/8; 2768/15; 2768/16; 2768/17; 2768/18; 2768/19; 2768/20; 2768/21; 2768/24; 2768/25; 2768/26; 2768/27; 2768/28; 3021/7; 3021/8; 3021/9; 3192/1; 3192/2; 3192/3; 4875/2; 4875/3; 4861/2; 4855/7; 4855/8; 4855/9; 4855/10; 4855/11; 4877/2; 4856/2; 4856/3; 4857/18; 4857/19; 4856/4; 4857/20; 4857/64; 4857/65; 4857/68; 4857/63; 4857/66; 4857/67; 4857/21; 4857/23; 4857/25; 4856/6; 4857/26; 4857/27; 4856/7; 4856/8; 4857/28; 4856/9; 4857/29; 4857/30; 4856/10; 4856/11; 4857/31; 4856/12; 4857/32; 4857/33; 4857/34; 4857/35; 4857/79; 4857/36; 4857/37; 4857/38; 4857/39; 4857/80; 4856/13; 4856/14; 4857/40; 4857/41; 4857/42; 4857/81; 4856/15; 4857/43; 4857/44; 4857/45; 4856/16; 4857/46; 4857/47; 4856/17; 4857/48; 4857/49; 4856/18; 4857/50; 4857/51; 4856/19; 4857/52; 4857/53; 4856/20; 4857/54; 4857/55; 4856/21; 4857/56; 4857/57; 4856/22; 4856/23; 4857/58; 4856/24; 4857/59; 4857/60; 4856/25; 4857/69; 4857/70; 4857/71; 4857/72; 4857/73; 4857/74; 4857/75; 4857/76; 4857/77; 4857/78; 5052/5; 5052/6; 5052/8; 4886/2; 4886/3; 4887/2; 4887/3; 4888/2; 4888/3; 4888/4; 4889/2; 4889/3; 4890/2; 4890/3; 4891/2; 4891/3; 4891/4; 4892; 4893/1; 4893/2; 4894/2; 4894/4; 4894/3; 4894/5; 4895/3; 4895/4; 4896/2; 4896/3; 4897/2; 4898/2; 4900/2; 4901/2; 4923/2; 4926/2; 4927/2; 4928/3; 4930/3; 4931/3; 4932/3; 4933/3; 4934/3; 4935/3; 4937/3; 4938/3; 4939/3; 4940/3; 4941/3; 4944/2; 4876/3; 4876/4; 4876/5; 4878/2; 4879/2; 4880/3; 4881/4; 4882/5; 4883/5; 4884/4; 4884/5; 4885/3; 4885/5; 4876/2; 4878/1; 4879/1; 4880/2; 4881/2; 4881/3; 4882/3; 4882/4; 4883/3; 4883/4; 4884/3; 4885/4; 4885/6; 3263/3; 3263/6; 3305/126; 3305/127; 3305/282; 3306/16; 5065/14; 4857/22; 4857/24; 4857/61; 4857/62; 4856/5; 285/5.

K. ú.: Švošov

Trvalý záber:

KN-C:

1283/56; 1283/87; 1283/88; 1283/57; 1283/58; 1283/89; 1283/90; 1283/91; 1283/92; 1283/93; 1283/94; 1283/20; 1283/95; 1283/96; 1283/97; 1358/4; 1365/3; 1366/36; 1383/52; 1386/79; 1388/7; 1326/42; 1326/41; 1345/37; 1326/20; 1343/40; 1326/21; 1343/41; 1326/22; 1343/42; 1326/23; 1343/21; 1326/24; 1343/43; 1326/25; 1344/32; 1326/26; 1344/33; 1587/17; 1587/18; 1587/19; 1326/27; 1344/34; 1326/28; 1344/35; 1326/29; 1344/9; 1326/30; 1344/36; 1326/32; 1344/38; 1326/31; 1344/37; 1326/33; 1344/14; 1326/34; 1344/39; 1326/35; 1345/28; 1326/36; 1345/29; 1345/30; 1345/31; 1345/32; 1345/33; 1345/34; 1345/35; 1345/36; 1346/2; 1326/37; 1346/32; 1326/38; 1346/33; 1326/39; 1346/34; 1326/40; 1346/35; 1346/11; 1346/14; 1346/16; 1347/48; 1347/2; 1347/49; 1347/50; 1347/9; 1347/10; 1347/13; 1347/14; 1347/17; 1347/51; 1347/18; 1347/21; 1347/22; 1348/2; 1348/3; 1348/6; 1348/63; 1348/7; 1348/64; 1348/69; 1348/54; 1348/70; 1348/71; 1348/12; 1348/15; 1348/72; 1348/73; 1348/19; 1348/20; 1348/23; 1349/28; 1349/29; 1349/30; 1349/31; 1349/11; 1349/32; 1349/12; 1349/33; 1349/34; 1356/23; 1356/24; 1356/25; 1356/26; 1356/27; 1356/28; 1356/29; 1356/10; 1356/11; 1356/30; 1356/31; 1356/12; 1356/13; 1356/32; 1356/33; 1356/14; 1356/15; 1356/34; 1356/16; 1356/21; 1356/17; 1356/20; 1356/18; 1356/9; 1356/35; 1356/36; 1356/19; 1356/37; 1356/38; 1356/39; 1356/40; 1356/41; 1356/42; 1356/43; 1356/44; 1356/45; 1356/46; 1356/47; 1357/18; 1357/21; 1357/22; 1357/26; 1357/19; 1357/23; 1357/24; 1357/25; 1357/20; 1358/25; 1358/23; 1358/24; 1358/1; 1358/13; 1358/26; 1358/27; 1358/28; 1358/2; 1358/14; 1358/30; 1358/29; 1358/3; 1358/15; 1358/5; 1358/31; 1358/32; 1358/16; 1358/33; 1358/6; 1358/34; 1358/17; 1358/7; 1358/35; 1358/18; 1358/8; 1358/36; 1358/19; 1358/9; 1358/37; 1358/20; 1358/10; 1358/11; 1358/21; 1358/12; 1358/38; 1358/22; 1359/1; 1359/26; 1359/14; 1359/2; 1359/27; 1359/15; 1359/3; 1359/28; 1359/16; 1359/4; 1359/29; 1359/17; 1359/5; 1359/6; 1359/18; 1359/7; 1359/30; 1359/19; 1359/8; 1359/9; 1359/20; 1359/10; 1359/31; 1359/21; 1359/11; 1359/22; 1359/12; 1359/24; 1359/13; 1359/25; 1360/1; 1360/15; 1360/2; 1360/16; 1360/5; 1360/17; 1360/6; 1360/22; 1360/18; 1360/9; 1360/23; 1360/10; 1360/19; 1360/11; 1360/20; 1360/12; 1360/21; 1360/14; 1361/12; 1361/1; 1361/13; 1361/2; 1361/14; 1361/3; 1361/15; 1361/4; 1361/16; 1361/5; 1361/17; 1361/6; 1361/21; 1361/7; 1361/18; 1361/8; 1361/19; 1361/11; 1361/20; 1362/1; 1362/11; 1362/2; 1362/12; 1362/4; 1362/13; 1362/5; 1362/14; 1362/6; 1362/15; 1362/8; 1362/16; 1362/9; 1362/17; 1362/10; 1362/18; 1363/1; 1363/17; 1363/2; 1363/18; 1363/3; 1363/19; 1363/5; 1363/20; 1363/7; 1363/21; 1363/8; 1363/22; 1363/29; 1363/11; 1363/12; 1363/23; 1363/13; 1363/24; 1363/15; 1363/14; 1363/27; 1363/26; 1363/16; 1363/28; 1364/1; 1364/17; 1364/2; 1364/18; 1364/3; 1364/19; 1364/5; 1364/20; 1364/4; 1364/6; 1364/21; 1364/7; 1364/22; 1364/8; 1364/30; 1364/23; 1364/10; 1364/12; 1364/24; 1364/13; 1364/25; 1364/14; 1364/26; 1364/15; 1364/27; 1364/16; 1364/28; 1365/1; 1365/12; 1365/2; 1365/13; 1365/4; 1365/14; 1365/5; 1365/15; 1365/6; 1365/16; 1365/21; 1365/17; 1365/8; 1365/18; 1365/9; 1365/19; 1365/10; 1365/20; 1365/11; 1366/33; 1366/35; 1366/32; 1366/47; 1366/31; 1366/37; 1366/30; 1366/38; 1366/48; 1366/39; 1366/29; 1366/40; 1366/28; 1366/41; 1366/27; 1366/42; 1366/26; 1366/43; 1366/25; 1366/44; 1366/23; 1366/46; 1366/22; 1366/45; 1366/1; 1366/2; 1366/11; 1366/3; 1366/13; 1366/4; 1366/14; 1366/5; 1366/16; 1366/6; 1366/17; 1366/7; 1366/18; 1366/8; 1366/19; 1366/9; 1366/21; 1367/1; 1367/4; 1367/11; 1367/5; 1367/2; 1367/6; 1367/12; 1367/13; 1367/3; 1368/9; 1368/1; 1368/3; 1368/4; 1368/5; 1368/6; 1368/7; 1369/29; 1369/1; 1369/2; 1373/66; 1373/67; 1373/68; 1373/69; 1373/70; 1373/71; 1374/52; 1374/53; 1374/54; 1374/60; 1374/55; 1374/61; 1372/30; 1374/56; 1374/62; 1372/31; 1374/57; 1374/63; 1372/32; 1374/58; 1374/64; 1372/33; 1374/59; 1374/65; 1372/34; 1375/54; 1375/63; 1372/35; 1375/55; 1372/36; 1375/56; 1372/37; 1375/57; 1372/38; 1375/58; 1372/39; 1375/59; 1372/40; 1375/60; 1372/41; 1375/61; 1372/42; 1375/62; 1372/43; 1372/44; 1372/45; 1381/73; 1381/74; 1381/75; 1381/76; 1381/77; 1381/78; 1381/79; 1381/80; 1381/69;

1381/81; 1381/70; 1381/82; 1381/71; 1381/83; 1381/72; 1381/68; 1382/59; 1382/49; 1382/60; 1382/50; 1382/61; 1382/51; 1382/62; 1382/52; 1382/63; 1382/53; 1382/64; 1382/54; 1382/65; 1382/55; 1382/66; 1382/56; 1382/67; 1382/57; 1382/68; 1382/58; 1383/65; 1383/55; 1383/45; 1383/67; 1383/56; 1383/46; 1383/57; 1383/47; 1383/58; 1383/48; 1383/59; 1383/49; 1383/60; 1383/50; 1383/61; 1383/51; 1383/62; 1383/53; 1383/63; 1383/54; 1383/64; 1384/56; 1384/66; 1383/66; 1384/57; 1384/67; 1384/58; 1384/68; 1384/76; 1384/77; 1384/59; 1384/69; 1384/78; 1384/60; 1384/70; 1384/61; 1384/71; 1384/79; 1384/62; 1384/72; 1384/80; 1384/63; 1384/73; 1384/64; 1384/74; 1384/81; 1384/65; 1384/75; 1384/82; 1385/75; 1385/56; 1385/66; 1385/55; 1385/65; 1385/76; 1385/57; 1385/67; 1385/58; 1385/68; 1385/77; 1385/59; 1385/69; 1385/78; 1385/79; 1385/60; 1385/70; 1385/61; 1385/71; 1385/62; 1385/72; 1385/63; 1385/73; 1385/64; 1385/74; 1386/78; 1386/60; 1386/69; 1386/61; 1386/70; 1386/80; 1386/62; 1386/71; 1386/81; 1386/63; 1386/72; 1386/64; 1386/73; 1386/82; 1386/83; 1386/65; 1386/74; 1386/8; 1386/75; 1386/12; 1386/76; 1386/66; 1386/77; 1386/67; 1386/68; 1387/53; 1387/54; 1387/55; 1387/56; 1387/57; 1387/58; 1387/59; 1387/60; 1388/65; 1388/3; 1388/66; 1388/67; 1388/68; 1388/69; 1388/70; 1388/71; 1388/72; 1389/67; 1389/68; 1389/69; 1389/70; 1389/71; 1389/7; 1389/73; 1389/72; 1389/74; 1389/75; 1389/76; 1389/78; 1389/77; 1389/79; 1389/14; 1389/80; 1389/81; 1389/18; 1390/55; 1390/56; 1390/57; 1390/58; 1390/59; 1390/60; 1390/61; 1390/62; 1390/63; 1390/64; 1390/65; 1390/66; 1391/1; 1391/26; 1391/27; 1391/28; 1391/29; 1391/30; 1391/31; 1391/32; 1391/34; 1391/33; 1393/1; 1394/1; 1395/5; 1395/4; 1404/26; 1404/27; 1404/29; 1282/13; 1404/28; 1405/4; 1454/12; 1372/47; 1454/13; 1372/48; 1454/14; 1372/49; 1454/15; 1372/50; 1454/16; 1372/51; 1454/17; 1372/52; 1454/18; 1372/53; 1454/19; 1454/20; 1372/55; 1372/56; 1567/4; 1454/21; 1454/22; 1455/6; 1455/7; 1458/22; 1458/23; 1458/24; 1458/25; 1458/26; 1458/27; 1458/28; 1458/29; 1458/30; 1372/58; 1372/59; 1464/2; 1467/8; 1566/7; 1372/57; 1567/3; 1567/2; 1352/12; 1352/13; 1352/14; 1352/15; 1352/16; 1352/17; 1352/18; 1352/19; 1366/24; 1372/2; 1372/46; 1282/14.

k. ú.: Hrboltová

Dočasný záber:

KN-C:

2801/1.

KN-E:

4721/2.

Trvalý záber:

KN-C:

2801/21; 2801/22.

k. ú.: Hubová

Dočasný záber:

KN-C:

5439/1; 5444/1; 5444/3; 5450/1; 5450/3; 5451/3; 5451/1; 5452/5; 5452/3; 5452/1; 5458/1; 5474/1; 5475/1; 5475/3; 5524/6; 5524/8; 9634/8.

KN-E:

1956/2; 6978; 6980; 6992; 6997; 6998; 6999; 7000; 7006; 7007; 7199/2; 7200/5.

Trvalý záber:

KN-C:

5525/23; 5439/2; 5444/2; 5450/2; 5451/2; 5451/4; 5452/2; 5452/4; 5458/3; 5474/2; 5475/2; 5524/7; 5525/21; 5524/2; 5524/3; 5525/20; 5525/22; 5421/3; 9635/4; 9635/5; 5463/4; 5464/3; 5469/4; 5468/4; 5471/4; 9634/3; 9634/17; 9634/18; 5262/5; 9634/19.

Predmetom zmeny navrhovanej činnosti sú nasledovné zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie:

1. Zmeny v objekte diaľnice D1 (SO 101-00)

V dôsledku úpravy nivelety diaľnice v oblasti tunela Korbeľka nad hladinou podzemnej vody a podrobného zamerania územia došlo k úprave úsekov hĺbených tunelov, polohy portálov a celkového tvaru a veľkosti portálových plôch. Z plnenia požiadavky Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“), Správy slovenských jaskýň, zachovať jaskyňu Zbojnická diera, vyplynulo posunutie južnej tunelovej rúry tunela Havran južným smerom. Súčasťou stavebného objektu SO 101-00 je aj umiestnenie prístupovej cesty k vyústeniu subhorizontálnych vrtov, ktorá je lokalizovaná pod násypovým svahom telesa diaľnice pri východnom portáli tunela Havran v km 12,600 – 12,750 D1 vpravo v rámci trvalého záberu stavby.

2. Zmena kategórie tunela z 2T 7,5/100 na 2T 8,0/100 podľa STN 73 7507

Zmena kategórie tunela z 2T 7,5/100 na 2T 8,0/100 je navrhovaná z dôvodu zaistenia vyššej bezpečnosti dopravy v tuneloch. Zmena sa týka obidvoch navrhovaných tunelov na trase diaľnice D1 Turany – Hubová, tunela Korbeľka aj tunela Havran. Zmena kategórie z 2T 7,5/100 na 2T 8,0/100 má za následok zmenu šírkového usporiadania diaľnice v tuneli, zmenu šírky tunelovej rúry a z toho vyplývajúce navýšenie množstva rúbaniny z tunelov počas výstavby.

Tunel Korbeľka - stavebná časť

SO 401-10 Západný portál - Západný portál tunela Korbeľka sa nachádza za mostom ponad rieku Váh a zarezáva sa do výbežkov masívu Veľkej Fatry. Teleso diaľnice je v miestach portálu tvorené dvoma nezávislými trasami smerových jazdných pásov. Vzájomná osová vzdialenosť pásov je premenlivá cca od 22 m do 24 m. Čelná portálová stena, tvorená pilótovou stenou bude zabezpečená striekaným betónom a predopnutými kotvami v spojení so železobetónovými trámami. Po dokončení razených a hĺbených tunelov bude v oblasti portálu s hĺbenými tunelmi použité definitívne zaistenie s vystuženou horninovou konštrukciou s poddajným vertikálnym lícovým prvkom vyplneným kameňom. Definitívny povrch zásypu je riešený s použitím gabiónových matracov. Vegetačné úpravy hydroosevom budú na novovytvorených svahoch (opätrených protieróznou georochožou) nad lesnou cestou a bočných svahoch.

SO 401-11 Východný portál - Východný portál tunela Korbeľka sa nachádza medzi obcami Lubochňa a Rojkov. Teleso diaľnice je v miestach portálu tvorené dvoma nezávislými trasami smerových jazdných pásov. Vzájomná osová vzdialenosť pásov je 33 m. Čelná portálová stena bude v rámci dočasného zaistenia zabezpečená zemnými klincami, striekaným betónom a predopnutými kotvami v spojení so železobetónovými trámami (riešené ako trvalé konštrukcie). Po dokončení razených a hĺbených tunelov budú v rámci definitívneho zaistenia svahy obložené gabiónovým obkladom, v kombinácii so železobetónovými rebrami. Vegetačné úpravy hydroosevom budú na novovytvorených bočných svahoch opätrených protieróznou georochožou.

SO 401-20 Hĺbený ľavý - pravý tunel, západný portál - Hĺbený tunel tvoria dve samostatné tunelové rúry. Dĺžka ľavého hĺbeného tunela je 25,0 m a pravého hĺbeného tunela 12,5 m. Ochrana tunela proti podzemnej vode je riešená otvoreným systémom hydroizolácie. Izolačný systém pozostáva z dvoch vrstiev. Voda zachytená hydroizoláciou je zvedená drenážnou

vrstvou do pozdĺžnych drenážnych potrubí v úrovni základových pásov, aby sa zabezpečilo celoplošné oddrenážovanie rubovej plochy tunela a dokonalá ochrana izolačného systému.

SO 401-21 Hĺbený ľavý - pravý tunel, východný portál - Hĺbený tunel tvoria dve samostatné tunelové rúry. Dĺžka ľavého hĺbeného tunela je 12,5 m a pravého hĺbeného tunela 12,5 m. Ochrana tunela proti podzemnej vode je riešená otvoreným systémom hydroizolácie. Izolačný systém pozostáva z dvoch vrstiev. Voda zachytená hydroizoláciou je zvedená drenážou vrstvou do pozdĺžnych drenážnych potrubí v úrovni základových pásov, aby sa zabezpečilo celoplošné oddrenážovanie rubovej plochy tunela a dokonalá ochrana izolačného systému.

SO 401-30 Razený tunel - Ľavá tunelová rúra - Tunel Korbeľka je navrhovaný kategórie 2T-8,0 na návrhovú rýchlosť 100 km/h podľa STN 73 7507. Predmetný stavebný objekt rieši razenú časť ľavej (severnej) tunelovej rúry. Ľavá (severná) tunelová rúra má dĺžku razeného úseku 5 830,25 m. V tunelovej rúre je navrhnutých sedem jednostranných núdzových zálivov. Medzi pravou a ľavou tunelovou rúrou je 23 priečných prepojení, slúžiacich ako chránené únikové cesty. V rámci objektu razený tunel budú zhotovené aj zárodky priečných prepojení z tunelových rúr.

SO 401-31 Razený tunel - pravá tunelová rúra - Tunel Korbeľka je navrhovaný kategórie 2T-8,0 na návrhovú rýchlosť 100 km/h podľa STN 73 7507. Predmetný stavebný objekt rieši razenú časť pravej (južnej) tunelovej rúry. Pravá (južná) tunelová rúra má dĺžku razeného úseku 5 823,00 m. V tunelovej rúre je navrhnutých sedem jednostranné núdzových zálivov. Medzi pravou a ľavou tunelovou rúrou je 23 priečných prepojení, slúžiacich ako chránené únikové cesty. V rámci objektu razený tunel budú zhotovené aj zárodky priečných prepojení z tunelových rúr.

Okrem vyššie uvedených stavebných objektov, stavebná časť tunela Korbeľka zahŕňa aj nasledovné stavebné objekty:

- SO 401-32 Priečne prepojenia
- SO 402-00 Vozovka a chodníky
- SO 403-00 Stavebné úpravy
- SO 404-10 Portálová budova ZP
- SO 404-11 Portálová budova VP
- SO 405-00 Káblové trasy VP a ZP
- SO 406-10 Odvodnenie vozovky
- SO 406-20 Drenážne odvodnenie tunela
- SO 407-10 Požiarny vodovod
- SO 407-20 Vodné stabilné hasiace zariadenie
- SO 408-00 Zachytenie pitnej horninovej vody z tunela

Tunel Korbeľka - prevádzkové súbory

- PS 401-00.11 Osvetlenie tunela vrátane portálových úsekov
- PS 401-00.12 Vetrание tunela
- PS 401-00.13 Vetrание priečných prepojení a podružných rozvodní
- PS 401-00.14 Meranie fyzikálnych veličín
- PS 401-00.15 Elektrická požiarna signalizácia - EPS
- PS 401-00.16 Uzavretý televízny okruh a videodetekcia
- PS 401-00.17 Oznamovacie okruhy
- PS 401-00.18 Centrálny riadiaci systém, vrátane EZS
- PS 401-00.19 Riadiaci systém dopravy
- PS 401-00.20 Dopravné značenie a dopravné zariadenia

- PS 401-00.21 Operátorské pracovisko
- PS 401-00.22 Zariadenie núdzového volania - SOS
- PS 401-00.23 Rádiové spojenie a dopravné rádio
- PS 401-00.24 Tunelový rozhlas
- PS 401-00.25 Dispečerský telefón
- PS 401-00.26 Napájanie tunela elektrickou energiou - časť VN
- PS 401-00.27 Napájanie tunela elektrickou energiou - časť NN
- PS 401-00.28 Náhradný zdroj elektrickej energie
- PS 401-00.29 Systém uzemnenia a ochrana pred účinkami blesku

Tunel Havran - stavebná časť

SO 451-10 Západný portál - Západný portál tunela Havran sa nachádza za mostom ponad údolie rieky Váh. Teleso diaľnice je v miestach portálu tvorené dvoma nezávislými trasami smerových jazdných pásov. Vzájomná osová vzdialenosť pásov je 33 m. Portál sa vybuduje v dvoch etapách, dočasné zaistenie a definitívne zaistenie. Po vybudovaní príjazdovej komunikácie bude realizovaný výkop prvej zaisťovacej etáže. Časť rozšírenej portálovej plochy pri príjazdovej ceste bude umiestnená na násype z dôvodu umiestnenia portálových objektov a napojenia portálovej plochy na príjazdovú cestu. Zárez sa začne otvárať zhora smerom dole s postupným zabezpečením svahov. Čelná portálová stena bude v rámci dočasného zaistenia zabezpečená zemnými klincami, striekaným betónom a predopnutými kotvami v spojení so železobetónovými trámami (riešené ako trvalé konštrukcie). Po dokončení razených a hĺbených tunelov budú v rámci definitívneho zaistenia svahy obložené gabiónovým obkladom, v kombinácii so železobetónovými rebrami a zárez v hornej časti bude obložený gabiónovými matracmi. Vegetačné úpravy hydroosevom budú na novovytvorených bočných svahoch opatrených protieróznou georohožou.

SO 451-11 Východný portál - Východný portál tunela Havran sa nachádza na pravom brehu rieky Váh východne od obce Švošov. Teleso diaľnice je v miestach portálu tvorené dvoma nezávislými trasami smerových jazdných pásov. Vzájomná osová vzdialenosť pásov je premenlivá cca od 47 m do 52 m. Čelná portálová stena bude v rámci dočasného zaistenia zabezpečená zemnými klincami, striekaným betónom a predopnutými kotvami v spojení so železobetónovými trámami (riešené ako trvalé konštrukcie). Stavebná jama je v oblasti Zbojníckej diery riešená mikropilótovou stenou so zabezpečením striekaným betónom a predopnutými kotvami v spojení so železobetónovými trámami (riešené ako trvalé konštrukcie). Po dokončení razených a hĺbených tunelov budú v rámci definitívneho zaistenia svahy a mikropilótová stena obložené gabiónovým obkladom, v kombinácii so železobetónovými rebrami. Vegetačné úpravy hydroosevom budú na novovytvorených svahoch opatrených protieróznou georohožou.

SO 451-20 Hĺbený ľavý - pravý tunel, západný portál - Hĺbený tunel tvoria dve samostatné tunelové rúry. Dĺžka ľavého hĺbeného tunela je 25,0 m a pravého hĺbeného tunela 25,0 m. Ochrana tunela proti podzemnej vode je riešená otvoreným systémom hydroizolácie.

SO 451-21 Hĺbený ľavý - pravý tunel, východný portál - Hĺbený tunel tvoria dve samostatné tunelové rúry. Dĺžka ľavého hĺbeného tunela je 25,0 m a pravého hĺbeného tunela 12,5 m. Ochrana tunela proti podzemnej vode je riešená otvoreným systémom hydroizolácie.

SO 451-30 Razený tunel - ľavá tunelová rúra - Tunel Havran je navrhovaný kategórie 2T-8,0 na návrhovú rýchlosť 100 km/h podľa STN 73 7507. Predmetný stavebný objekt rieši razenú časť ľavej (severnej) tunelovej rúry. Ľavá (severná) tunelová rúra má dĺžku razeného

úseku 2 750,00 m. V tunelovej rúre sú navrhnuté štyri jednostranné núdzové zálivy. Medzi pravou a ľavou tunelovou rúrou je 11 priečných prepojení, slúžiacich ako chránené únikové cesty.

SO 451-31 Razený tunel - pravá tunelová rúra - Tunel Havran je navrhovaný kategórie 2T-8,0 na návrhovú rýchlosť 100 km/h podľa STN 73 7507. Predmetný objekt rieši razenú časť pravej (južnej) tunelovej rúry. Pravá (južná) tunelová rúra má dĺžku razeného úseku 2 704,75 m. V tunelovej rúre sú navrhnuté 4 jednostranné núdzové zálivy. Medzi pravou a ľavou tunelovou rúrou je 11 priečných prepojení, slúžiacich ako chránené únikové cesty. V rámci objektu razený tunel budú zhotovené aj zárodky priečných prepojení z tunelových rúr.

Okrem vyššie uvedených stavebných objektov, stavebná časť tunela Havran zahŕňa aj nasledovné stavebné objekty:

- SO 451-32 Priečne prepojenia
- SO 452-00 Vozovka a chodníky
- SO 453-00 Stavebné úpravy
- SO 454-10 Portálová budova ZP
- SO 454-11 Portálová budova VP
- SO 455-00 Káblové trasy VP a ZP
- SO 456-10 Odvodnenie vozovky
- SO 456-20 Drenážne odvodnenie tunela
- SO 457-10 Požiarny vodovod
- SO 457-20 Vodné stabilné hasiace zariadenie
- SO 458-00 Zachytenie pitnej horninovej vody z tunela

Tunel Havran - prevádzkové súbory

- PS 451-00.11 Osvetlenie tunela vrátane portálových úsekov
- PS 451-00.12 Vetranie tunela
- PS 451-00.13 Vetranie priečných prepojení a podružných rozvodní
- PS 451-00.14 Meranie fyzikálnych veličín
- PS 451-00.15 Elektrická požiarňa signalizácia - EPS
- PS 451-00.16 Uzavretý televízny okruh a videodetekcia
- PS 451-00.17 Oznamovacie okruhy
- PS 451-00.18 Centrálny riadiaci systém, vrátane EZS
- PS 451-00.19 Riadiaci systém dopravy
- PS 451-00.20 Dopravné značenie a dopravné zariadenia
- PS 451-00.21 Operátorské pracovisko
- PS 451-00.22 Zariadenie núdzového volania - SOS
- PS 451-00.23 Rádiové spojenie a dopravné rádio
- PS 451-00.24 Tunelový rozhlas
- PS 451-00.25 Dispečerský telefón
- PS 451-00.26 Napájanie tunela elektrickou energiou - časť VN
- PS 451-00.27 Napájanie tunela elektrickou energiou - časť NN
- PS 451-00.28 Náhradný zdroj elektrickej energie
- PS 451-00.29 Systém uzemnenia a ochrana pred účinkami blesku

3. Zmena v šírke ekoduktov

SO 202-00 Ekodukt nad diaľnicou v km 1,267 - Svojim charakterom a dĺžkou (tunelová rúra) je ekodukt krátkym tunelom. V rámci záverečného stanoviska bol odporúčaný ekodukt s dĺžkou 250 m (tunelová rúra). V rámci zmeny navrhovanej činnosti má dôjsť k jeho skráteniu

o 0,5 m. Ekodukt sa bude nachádzať v extraviláne katastrálneho územia Turany a vytvorí optimálne podmienky pre migráciu zveri ponad navrhovanú diaľnicu D1.

216-02 Ekodukt nad cestou I/18 - Svojim charakterom a dĺžkou (tunelová rúra) je ekodukt krátkym tunelom. V rámci záverečného stanoviska bol odporúčaný ekodukt s dĺžkou 250 m (tunelová rúra). V rámci zmeny navrhovanej činnosti má dôjsť k jeho skráteniu o 0,5 m. Ekodukt sa bude nachádzať v extraviláne katastrálneho územia Turany a vytvorí optimálne podmienky pre migráciu zveri ponad existujúcu cestu I/18.

4. Úprava ľavého brehu Váhu pri moste na SSÚD a predĺženie a navýšenie jestvujúceho múru (SO 232-00 Rekonštrukcia oporného múru na ceste I/18 pri moste na SSÚD Švošov)

Zmena spočíva v navýšení rozsahu nevyhnutnej úpravy jestvujúceho múru, ktorý je nutné v mieste napojenia mostného objektu SO 219-00 na úseku s dĺžkou cca 80 m zbúrať. V rámci demolácie dôjde aj k odbúraní čela existujúceho priepustu. Oporný múr sa v rámci rekonštrukcie navýši v rozmezí od 0 – 1,5 m (maximum pri moste SO 219-00). Nová časť konštrukcie oporného múru bude tvoriť priestor pre osadenie ORL. Existujúci priepust bude dobudovaný a prevedený cez novonavrhovaný oporný múr. Celková dĺžka novovytvorenej konštrukcie bude 50 m.

5. Návrh nového dočasného mosta cez rieku Váh a súvisiacich dočasných prístupových ciest

Potrebu objektu dočasného mosta cez rieku Váh, SO 220-00, vyvolalo podrobnejšie rozpracovanie technického riešenia stavby diaľnice D1, najmä postupu prác pri razení tunela Korbeľka ako aj nesúhlas obyvateľov dotknutých obcí s využívaním miestnych komunikácií počas výstavby. Most bude slúžiť pre potreby výstavby a odvozu materiálu z razenia tunela Korbeľka. So stavebným objektom SO 220-00 Dočasný most cez Váh k tunelu Korbeľka v Krpeľanoch súvisí potreba zriadenia stavebných objektov SO 801-00 Dočasná prístupová cesta na stavenisko pri Krpeľanoch a SO 561-00 Úprava rieky Váh pri dočasnom moste SO 220-00.

6. Zmena rozsahu úprav poľných ciest

Zmena rozsahu úprav poľných ciest vyplynula z podrobnejšieho technického riešenia stavby a geodetického zamerania. Zmena sa týka nasledovných stavebných objektov:

- SO 121-00 Preložka poľnej cesty v km 1,900 D1 vpravo
- SO 124-00 Preložka poľnej cesty v km 3,100 – 3,300 D1 vpravo
- SO 134-10 Úprava poľnej cesty pri moste 219-00
- SO 134-20 Úprava poľnej cesty pri SSÚD Švošov
- SO 135-00 Úprava poľnej cesty v km 13,100 D1

7. Zmena rozsahu prístupových ciest k portálom tunelov

Zmena sa týka nasledovných stavebných objektov:

- SO 130-10 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Havran v km 9,685 D1, časť A
- SO 130-20 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Havran v km 9,685 D1, časť B
- SO 130-30 Úprava cesty III/2211
- SO 131-00 Prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Korbeľka
- SO 132-00 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Korbeľka v km 3,300 vľavo

8. Zmena rozsahu úprav lesných ciest

Zmena rozsahu úprav lesných ciest vyplynula z podrobnejšieho technického riešenia stavby a z geodetického zamerania stavby. Zmena sa týka nasledovných stavebných objektov:

- SO 170-00 Úprava lesnej cesty v km 3,400 D1

SO 171-00 Preložka lesnej cesty v km 9,644 D1

SO 172-00 Úprava lesnej cesty v km 9,200 D1

9. Zmena rozsahu protihlukových opatrení

Z výsledkov aktualizovanej hlukovej štúdie (D1 Turany – Hubová, DÚR, DOPRAVOPROJEKT, a. s., 11/2018) vyplynula poloha a parametre navrhovaných stavebných objektov protihlukových stien na ochranu pred nadlimitným hlukom z prevádzky diaľnice D1:

SO 301-00 Protihluková stena Nolčovo

SO 302-00 Protihluková stena Krpeľany 1

SO 303-00 Protihluková stena Krpeľany 2

SO 304-00 Protihluková stena na privádzači

SO 305-00 Protihluková stena Stankovany 1

SO 306-00 Protihluková stena Stankovany 2

SO 307-00 Protihluková stena Švošov 1

10. Objekt SO 104-00 Križovatka Hubová - doplnenie a úprava vetiev

Na dobudovanie časti mimoúrovňovej križovatky Hubová (ktorá je súčasťou nasledujúceho úseku diaľnice D1 Hubová – Ivachnová) na plnohodnotný dopravný uzol, ktorý zabezpečí prepojenie diaľnice D1 s nižším komunikačným systémom, bolo potrebné v DÚR doplniť v križovatke Hubová vetvy. Vetva P4 zabezpečuje prepojenie smeru Ružomberok z cesty I/18 na diaľnicu D1 v smere na Ružomberok. V opačnom garde je to prepojenie smerov z diaľnice D1 od Žiliny na cestu I/18 pre smery na Žilinu alebo na Ružomberok. Celková dĺžka vetvy je 75,13 m.

11. Zmena nosnej konštrukcie mosta cez Váh (objekt SO 218-00) z predpätej železobetónovej konštrukcie (extrados) na ocel'ovú oblúkovú

Zmenou oproti posúdenému objektu SO 218-00 je zmena nosnej konštrukcie mosta z predpätej železobetónovej konštrukcie (extrados) na ocel'ovú oblúkovú. Zmena nosnej konštrukcie na ocel'ovú oblúkovú konštrukciu minimalizuje množstvo skruže a skráti čas prác v koryte rieky Váh počas výstavby.

12. Zmeny v ostatných mostných objektoch

Zmeny v ostatných mostných objektoch sú prevažne technologického charakteru. Zmeny ostatných mostných objektov sa týkajú stavebných objektov:

SO 201-00 Most na vetve „V“ križovatky Turany 2

SO 203-00 Most nad štrkoviskom Bôr v km 2,280

SO 204-00 Most na diaľnici nad Váhom v km 3,076

SO 212-00 Most „Stankovany“ na diaľnici v km 9,475

SO 213-00 Most „Hubová“ na diaľnici v km 13,270

SO 219-00 Most cez Váh na prístupovej ceste k SSÚD Švošov

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti boli podľa zákona o posudzovaní vplyvov doručené na MŽP SR nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcie geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy** (list č. 13343/2022-11.1.2; 76374/2022 zo dňa 22. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že dokumentácia, ktorá bola predložená v rámci zisťovacieho konania je dostatočne vypracovaná a obsahuje až nadštandardné informácie o horninovom prostredí tektonických a hydrogeologických pomeroch. Zmena navrhovanej činnosti sa dotýka ťažobného priestoru ložiska štrkopieskov. V úseku

diaľnice D1 Turany – Hubová je zaregistrovaný výskyt viacerých potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií, konkrétne na začiatku tohto úseku (v k. ú. Krpeľany) a v záverečnej časti (k. ú. Stankovany, Švošov, Hubová). V informačnom systéme environmentálnych záťaží nie je evidovaná žiadna environmentálna záťaž, ktorá by sa nachádzala v dotknutom území. V dotknutom území sú evidované skládky odpadov a predmetné územie spadá do nízkeho až stredného radónového rizika.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

2. **Obec Ratkovo** (list zo dňa 12. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že (cit.):

- „Z predloženého oznámenia, rozsiahlej technickej dokumentácie a početných správ z hydrogeologického prieskumu vyplýva, že posúdenie dopadov diaľničného úseku Turany Hubová na stav vodných útvarov podľa smernice 2000/60/ES (Rámcová smernica o vode, ďalej len „RSV“) nebolo doteraz vykonané. Žiadame, aby posúdenie dopadov podľa RSV a vodného zákona vypracovala odborne spôsobilá osoba, ktorá dokladom ministerstva preukáže, že má odborné znalosti z oblasti ochrany vôd a je spôsobilá vykonávať hodnotenie dopadov na stav vodných útvarov podľa RSV a vodného zákona“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k predmetnej požiadavke uvádza, že v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“) je možné zmenu navrhovanej činnosti povoliť len v prípade splnenia podmienok uvedených v článku 4.7 písm. a) až d) smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (ďalej len „RSV“), ktorá bola transponovaná do vodného zákona. Jednou z podmienok na udelenie povolenia výnimky z environmentálnych cieľov na vybraný variant výstavby diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová je preukázanie, že v zmysle § 16 ods. 6 písm. b) bod 4. vodného zákona očakávané prínosy úprav alebo zmien vodného útvaru nie je možné z dôvodov technickej realizovateľnosti alebo neprímeraných nákladov dosiahnuť inými prostriedkami, ktoré sú podstatne lepšou environmentálnou voľbou. MŽP SR však upozorňuje aj na skutočnosť, že posudzovanie podľa § 16a vodného zákona je posudzovanie, ktoré je samostatné a malo by prebehnúť pred povolovacím procesom, kde orgán štátnej vodnej správy (okresný úrad v sídle kraja) podľa § 60 ods. 1) písm. j) vodného zákona rozhodne, či povolí výnimku (ak sú splnené podmienky podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona). Zákon o vodách však nedefinuje odbornú spôsobilosť na posúdenie dopadov zmeny navrhovanej činnosti na stav dotknutých útvarov. Zároveň MŽP SR uvádza, že odborné stanovisko, ktoré je podkladom pre vypracovanie záväzného stanoviska, vypracuje v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona ministrom poverená osoba.

- „Navrhovateľ porušil záverečné stanovisko MŽP SR č. 1294/2017-1.7/ml z 18.05.2017, právoplatnosť 09.02.2018 tým, že svojvoľne zmenil schválený variant V2 v alt. 2 niveleta nad hladinou podzemnej vody a v DUR rozpracoval tunelové úseky diaľnice (Korbelka, Havran) s niveletou prevažne nad úroveň podzemnej vody. Podrobné údaje o nivelete trasy a jej zmenách oproti posudzovaniu z roku 2018 v oznámení absentujú. V prípade, ak variant V2 v alt. 2 niveleta nad hladinou podzemnej sa nedá realizovať, žiadame o zrušenie záverečného stanoviska MŽP SR č. 1294/2017-1.7/ml z 18.05.2017, ktoré nadobudlo právoplatnosť 09.02.2018 a vykonanie nového posudzovania reálnych variantov v úseku Turany - Hubová podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR má za to, že do technického riešenia stavby boli zapracované požiadavky záverečného stanoviska týkajúce sa variantu V2 a alternatívy 2 tunel Korbeľka a Havran a zároveň bolo technické riešenie všetkých objektov stavby diaľnice D1 vo variante V2 doplnené, spresnené a prepracované do väčšej podrobnosti. Predmetom tohto zisťovacieho konania sú zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, čiže aj úprava nively. Tunely sú navrhnuté v zmysle STN 73 7507 Projektovanie cestných tunelov. Zároveň úpravou nively v tuneli Korbeľka sa podarilo dostať časť trasy diaľnice D1 nad hladinu podzemnej vody, resp. znížiť výšku ustálenej podzemnej vody nad tunelovými rúrami.

- „*Žiadame zabezpečiť koordinovaný postup pri súbežne prebiehajúcim posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a posudzovaní dopadov na stav dotknutých vodných útvarov podľa § 16 ods. 6 písm. b) a § 16a vodného zákona (článok 4.7 RSV). Správne konanie prebieha na Okresnom úrade na úrovni kraja Žilina. V tejto súvislosti žiadame zdôvodniť, prečo bolo záverečné stanovisko MŽP SR č. 1294/2017-1.7/ml zo 18.05.2017 vydané bez posúdenia dopadov na stav vodných útvarov podľa čl. 4.7 RSV*“.

Vyjadrenie MŽP SR: Posudzovanie podľa § 16a vodného zákona je samostatným konaním a malo by prebehnúť pred povoľovacím procesom (územným konaním alebo stavebným konaním). Procesy posudzovania vplyvov navrhovaných činností a ich zmien na životné prostredie v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov a procesy posudzovania dopadov na stav dotknutých vodných útvarov podľa § 16 ods. 6 písm. b) a § 16a vodného zákona (článok 4.7 RSV) sú dva odlišné procesy, pričom posúdenie podľa § 16a prebieha až po právoplatnom ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Na základe vyššie uvedeného nemohlo byť posúdenie dopadov na stav vodných útvarov podľa čl. 4.7 RSV zohľadnené v záverečnom stanovisku.

- „*Žiadame zabezpečiť posúdenie dopadov na stav vodných útvarov v súlade s Rámcovou smernicou o vode, vodným zákonom, metodickým usmernením č. 36 Výnimky z environmentálnych cieľov a rozsudkom súdneho dvora vo veci C-461/13. V tejto súvislosti žiadame:*
1. *určiť všetky potenciálne ovplyvnené útvary povrchovej vody (vrátane malých vodných útvarov - drobné vodné toky), potenciálne ovplyvnené útvary podzemnej vody a potenciálne ovplyvnené suchozemské ekosystémy priamo závislé od útvarov podzemnej vody (najmä územia Natura 2000),*
 2. *doplniť údaje o aktuálnom (východiskovom) ekologickom a chemickom stave dotknutých útvarov povrchovej vody (konkrétne parametre jednotlivých prvkov kvality biologické, fyzikálno-chemické a hydromorfologické),*
 3. *doplniť údaje o aktuálnom (východiskovom) chemickom a kvantitatívnom stave dotknutých útvarov podzemnej vody (úvodný a ďalší popis, hladinový režim podzemnej vody, izolínie hladín podzemnej vody, využiteľné zdroje podzemnej vody),*
 4. *vyhodnotiť kvalitatívny dopad vôd z povrchového odtoku, odvádzaných z povrchu vozovky do podzemných a povrchových vôd, ako aj drenážnych vôd, odvádzaných z tunelov Korbeľka a Havran do povrchových vôd, na kvalitu povrchovej a podzemnej vody a stav vodných útvaroch (chemický, ekologický),*
 5. *určiť zmeny fyzikálnych vlastností útvarov povrchovej vody (zmena hydrológie, morfológie), zmeny hladiny podzemnej vody a vyhodnotiť ich dopad na ekologický stav dotknutých útvarov povrchovej vody a kvantitatívny stav útvarov podzemnej vody,*

6. *vyhodnotiť dopad navrhovanej činnosti na využívané vodárenské zdroje (pramene, studne) a suchozemské ekosystémy (najmä územia Natura 2000) závislé od útvarov podzemnej vody.*
7. *zabezpečiť vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov stavby diaľničného úseku Turany - Hubová“ a susedných diaľničných úsekov Hubová Ivachnová, Dubná skala Turany s tunelom Višňové na stav dotknutých útvarov podzemnej vody, povrchovej vody a chránených území“.*

Vyjadrenie MŽP SR: Posudzovanie podľa § 16a vodného zákona je samostatným konaním, v rámci ktorého rozhoduje orgán štátnej vodnej správy (okresný úrad v sídle kraja). Orgán štátnej vodnej správy povolí výnimku, ak sú v súvislosti s činnosťou žiadateľa splnené všetky podmienky podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona.

- *„Žiadame, aby zmena navrhovanej činnosti bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Súčasne žiadame, aby požiadavky vznesené v pripomienkach tohto stanoviska boli uložené predkladateľovi zámeru v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov, ako špecifické požiadavky v určenom rozsahu hodnotenia“.*

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov vychádzalo z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použilo aj kritériá pre zisťovacie konanie, uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov, ktorá je transpozíciou prílohy č. III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. MŽP SR posúdilo zmenu navrhovanej činnosti uvedenú v oznámení o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej činnosti, miesta jej vykonávania, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. MŽP SR dôkladne preštudovalo všetky stanoviská doručené k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberalo ich vyhodnotením, pričom vychádzalo najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, s bráním na vedomie stupeň jeho prípravy. MŽP SR má za to, že vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako prijateľné a za predpokladu dodržania podmienok uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia sa nepredpokladá vznik výrazne nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie. S ohľadom na uvedené MŽP SR rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

3. ***Ing. Ján Plesník*** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

4. ***Ing. Miroslav Blahušiak*** (list zo dňa 12. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

5. **Turčianska vodárenská spoločnosť, a. s.** (list zo dňa 14. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
6. **Eliška Kubincová** (list zo dňa 06. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
7. **Ing. Vladimír Mosný PhD.** (list zo dňa 14. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
8. **Milan Mazáň** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
9. **Vladimír Volna** (list zo dňa 07. 12. 2023) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
10. **Ondrej Bače** (list zo dňa 06. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
11. **Ivan Sajdák** (list zo dňa 07. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
12. **Mgr. Anna Špírková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
13. **Anna Krajínčáková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
14. **Viera Dobšínská** (list zo dňa 07. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

15. **Jaroslav Maslák** (list zo dňa 08. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
16. **Vladimír Sajdák** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
17. **Inštitút vodnej politiky** (list zo dňa 08. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
18. **Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel** (list č. S26974-2022-IKŽ-2 zo dňa 13. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že nie je dotknutým orgánom v zmysle zákona č. 538/2005 Z. z. prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, nakoľko sa riešené územie nachádza mimo kúpeľných území, území ochranných pásiem prírodných liečivých a prírodných minerálnych zdrojov a mimo území klimatických podmienok vhodných na liečenie.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.
19. **Žilinská regionálna komora Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory** (list zo dňa 08. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
20. **Mgr. Renáta Tvarožná** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
21. **Eva Hanková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
22. **Soňa Tomková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
23. **Elena Masláková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

24. **Eliška Sajdaková** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
25. **Daniela Hajasová** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
26. **Jaroslav Maslák** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
27. **Ivan Šluch** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
28. **Július Sajdák** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
29. **Milan Volna** (list zo dňa 08. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
30. **Peter Kiša** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
31. **Nadežda Kučmová** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
32. **Žofia Ertelová** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
33. **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. 26533/2022/SCDPK/127497 zo dňa 20. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že k predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nemá pripomienky.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

34. **Obec Krpeľany** (list č. 2253/2022 zo dňa 23. 12. 2022) – v stanovisku uvádza nasledovné (cit.):

- „Chýbajú informácie o podnikateľských aktivitách a zámeroch rybníctva Mazáň a SI-IR Vladimír Sajdák, ktorý sú nepriamo (možnosti zníženia výdatnosti prameňov a vodných tokov) alebo priamo (návrh umiestnenia depónia ornice, rúbaniny a stavebného dvora v k. ú Krpeľany) dotknutý výstavbou diaľnice D1 Turany —Hubová odsúhlasený variant V2“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR v rámci zisťovacieho konania vyhodnocovalo vplyv zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, pričom rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia. Variant V2 bol odsúhlasený v predchádzajúcom procese, ktorý bol právoplatne ukončený.

- „Z vlastných skúseností môžeme konštatovať, že v Krpeľanoch prevládajú západné vetry a v štúdiách sa uvažuje zo všeobecným prúdením vzduchu v Turčianskej kotline, čo by mohlo negatívne ovplyvniť hlavne účinnosť vetracieho systému. Pre potvrdenie našich skúseností doporučujeme overiť tieto priamym meraním in situ“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR podmienkou č. 7 zaviazalo navrhovateľa, aby túto skutočnosť overil priamym meraním in situ.

- „V záverečnom stanovisku č.1294/2017 MŽP súhlasí s predloženým variantom V2 tunel Korbělka a Havran. spracovaného a vyhodnoteného v správe o hodnotení s SSÚD v alternatíve 2 (Švošov), s ekoduktami v oboch šírkových alternatívach. v oboch alternatívach vetrania (cez vetráciu šachtu aj odsávaním zo západného portálu tunela) a s niveletou tunela v alternatíve nad hladinou podzemnej vody. Predložená štúdia pracuje len s jednou variantnou ekoduktom a jednou variantnou systémom vetrania. Z predloženého materiálu nie je zrejmé čo viedlo k preferovaniu práve vybranej a spracovanejšej alternatívy. Vo viacerých kapitolách štúdie sa vyskytuje pojem niveleta tunela v prevažnej časti nad hladinou podzemnej vody, čo nekorešponduje s textom (zámerom) záverečného stanoviska. Podľa predloženej štúdie v kapitole Podzemné vody v úseku tunela Korbělka sa konštatuje, že hydrogeologická štruktúra Kopy má relatívne jednoduchý spôsob obehu pozemnej vody, naproti tomu stojí záver z výsledkov stopovacích skúšok, ktorý predpokladá veľmi zložitú geologickú stavbu masívu Kopa, kde podzemná voda komunikuje predovšetkým zložitým systémom puklín s veľmi variabilným koeficientom priepustnosti, lokálne až s otvoreným systémom puklín. Systém puklín je zložitý a rôznostranný, pričom podľa výsledkov stopovacích skúšok neprevažuje jeden smer otvorených puklín nad druhým. Nejednoznačné závery v nás vyvolávajú obavu pred stratou výdatnosti zdroja pitnej vody aj napriek navrhnutým technickým riešeniam eliminácie drenážneho efektu tunelových rúr. Rôzna interpretácia výsledkov hydrologického prieskumu vedie k poznaniu, že rozsah vykonaných zisťovaní asi nie je dostatočný na zodpovedanie otázok spojených s rizikami razby tunelových rúr vo vzťahu k vodným zdrojom a hydrologickému režimu masívu Kopy. Vzhľadom na doplnenie projektu o podrobnejší inžiniersko-geologický a hydrologický prieskum, podrobnejšiu hlukovú štúdiu, krajinársku štúdiu apod. požadujeme opätovné posúdenie predloženého projektu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, s dôrazom na zložku životného prostredia — vodu, oprávnenou osobou“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR má za to, že do technického riešenia stavby boli zapracované požiadavky záverečného stanoviska týkajúce sa variantu V2 a alternatívy 2 tunel Korbělka a Havran a zároveň bolo technické riešenie všetkých objektov stavby diaľnice D1 vo variante V2 doplnené, spresnené a prepracované do väčšej podrobnosti. Predmetom tohto zisťovacieho konania sú zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania

dokumentácie pre územné rozhodnutie, čiže aj úprava nively. Tunely sú navrhnuté v zmysle STN 73 7507 Projektovanie cestných tunelov. Zároveň úpravou nively v tuneli Korbeľka sa podarilo dostať časť trasy diaľnice D1 nad hladinou podzemnej vody, resp. znížiť výšku ustálenej podzemnej vody nad tunelovými rúrami. Obeh podzemnej vody v štruktúre Kopy bol popísaný vo všeobecnej časti 8a z dostupných podkladov, medzi iným aj z citovaných z roku 2014 (Kuvik, M a kol., 2014). V území bol medzitým až do súčasnosti realizovaný geologický prieskum a monitoring, z ktorého vyplynuli závery, konštatované v posúdení vplyvov a zohľadnené pri hodnotení vplyvov na útvary podzemných vôd. V projektovej dokumentácii už v etape DUR ako aj vo vyšších stupňoch boli a budú zohľadnené všetky technické prvky na zabránenie drenážneho účinku tunelových stavieb a ich následný negatívny vplyv na vodné zdroje ako aj vodné útvary, v ktorých je diaľnica D1 Turany - Hubová situovaná. Tunelové stavby - tunel Korbeľka a Havran sú naprojektované v zmysle platnej legislatívy Slovenskej republiky a v zmysle najnovších skúseností z obdobných stavieb na svete. Dokumentácia bola a bude zameraná na nepriepustné tunely - uzatvorený hydroizolačný systém - celoizolovaný profil s použitím celoplášťovej izolácie bez bočných drenáží, hlavný tunelový zberač bude mať iba transportnú funkciu. Táto technológia bude použitá v kritických miestach s intenzívnym prítokom podzemnej vody do tunelových rúr, v miestach s očakávaným vplyvom na vodné zdroje. MŽP SR na základe komplexného posúdenia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia. MŽP SR dôkladne preštudovalo všetky stanoviská doručené k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberalo ich vyhodnotením, pričom vychádzalo najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, s bráním na vedomie stupeň jeho prípravy. MŽP SR má za to, že vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako prijateľné a za predpokladu dodržania podmienok uvedených vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia sa nepredpokladá vznik významne nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

- „Podľa opatrenia č.7 a 76 záverečného stanoviska č.1294/2017 MŽP bolo potrebné pre prípad zníženia výdatnosti vodných zdrojov alebo ich zániku, pred zahájením prác pripraviť/naprojektovať náhradné zásobovanie dotknutého obyvateľstva ako podmieňujúcu investíciu. Projekt náhradného zásobovania dotknutého obyvateľstva prekonzultovať s Turčianskou vodárenskou spoločnosťou, Ružomerskou vodárenskou spoločnosťou a Oravskou vodárenskou spoločnosťou, resp. prevádzkovateľom obecného vodovodu. Projekt pripraviť a schváliť pred zahájením stavebných prác. Podľa nášho názoru mal byť tento projekt súčasťou predloženej štúdie“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k predmetnej pripomienke uvádza, že v miestach sústredených bodových prítokov do tunelových rúr, ktoré nebude možné utesniť, sa zrealizuje zachytenie vody s jej následným vyvedením z tunela oddeleným potrubím do vodojemov a následným napojením do vodovodnej siete. Zachytenie pitnej horninovej vody z tunelov Korbeľka a Havran je technicky riešené tak, aby sa zamedzilo vzniku drenážneho účinku tunelových rúr a zamedzilo sa tak ovplyvňovaniu vodárenských zdrojov. V zmysle záverečného stanoviska, pre prípad čiastkového drenážneho účinku tunelových rúr je navrhnutý systém bodového zachytenia takýchto horninových vôd a ich vyvedenie z tunela pomocou samostatného oddeleného potrubia za účelom ich využitia na pitné účely a vrátenia do vodovodnej siete. MŽP SR zároveň podmienkou č. 22 zaviazalo navrhovateľa, aby vyriešil zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z iného

zdroja (vybudovanie nového záchytu na inom mieste alebo vybudovanie vodovodu) ak ich zdroj bude ovplyvnený, resp. znehodnotený.

- „Podľa opatrenia č.12 záverečného stanoviska č.1294/2017 MŽP bolo potrebné zabezpečiť rozhodnutie o posúdení súladu, resp. rozporu realizácie navrhovanej činnosti v CHVO Veľká Fatra s Vodným plánom Slovenska a environmentálnymi cieľmi určenými na dosiahnutie dobrého stavu podzemných vôd podľa stanovených programových opatrení (viď § 14, § 16 zák. č. 364/2004 Z.z. v platnom znení). Podľa nášho názoru je umiestnenie tunela Korbelka v chránenej vodohospodárskej oblasti v priamom rozpore s ustanovením § 3 ods. 1 zákona č. 305/2018 Z.z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“.
Vyjadrenie MŽP SR: Takéto posúdenie je predmetom správneho konania o vydaní rozhodnutia o povolení výnimky z environmentálnych cieľov podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona. Pre úplnosť MŽP SR uvádza, že orgán povoľujúci predmetnú činnosť nesmie takúto činnosť povoliť bez povolenia prípadnej výnimky z dosiahnutia environmentálnych cieľov podľa §16 ods. 6 písm. b) vodného zákona.
- „Podľa opatrenia č.22 záverečného stanoviska č.1294/2017 MŽP bolo potrebné vyhodnotiť ovplyvnenie evakuačných trás v katastri obce Krpeľany v prípade mimoriadnej udalosti na vodnej stavbe Liptovská Matra a vodnej stavbe Krpeľany, ktorá je ohrozená prielomovou vlnou. Nie je nám známy výsledok tejto štúdie“.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli doručené na MŽP SR dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (cit.): „K dokumentácii pre zmenu územného rozhodnutia vydal okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia záväzné stanovisko č. OU- RK-OK-2019/000448-012 zo dňa 21.11.2019 a č. OU-RK-OKR-2022/000466-014 zo dňa 24.05.2022, v ktorých uviedol, že predmetná stavba nemá z hľadiska ich záujmov negatívny dopad na zabezpečovanie úloh civilnej ochrany a preto v zmysle zákona NR SR č. 42/1994 Z. z. o civilnej ochrane obyvateľstva súhlasia so zmenou podľa DUR 2018. Návrh na zmenu územného rozhodnutia bude podaný po získaní potrebných rozhodnutí o.i. aj v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie ako aj zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách“.
- „Podľa opatrenia č.30. Spracovať krajinársku štúdiu ako súčasť DUR. Krajinársky začleniť trasovanie diaľnice v katastri Turany a Krpeľany. Zmierniť vizuálny dopad na scenériu krajiny, využiť modeláciu terénu, realizovať sadové úpravy. Lokalitu preriešiť v podrobnejšej mierke. Zmierniť dopad na krajinu. Štúdia bola spracovaná a je súčasťou predloženého materiálu. Navrhujeme aspoň štúdiovo rozpracovať návrh Iniciatívy nezávislých konzultačných inžinierov a geológov, ktorí navrhli v úseku 1,800 - 2,800 km diaľnice D1 variant V2 zabezpečiť protihlukovú ochranu obce“.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli doručené na MŽP SR dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (cit.): „Z uvedeného je zřejmé, že opatrenie č. 30 Záverečného stanoviska je už v súčasnosti naplnené. Pre úplnosť uvádzame, že plnenie predmetného opatrenia bude posudzované v rámci povoľovacieho konania (zmena územného rozhodnutia), ktoré je návrhové. Súčasne chceme zdôrazniť, že návrh protihlukových opatrení a ich realizácia sa vykonáva v súlade s príslušnou legislatívou a na základe technických predpisov a hlukových štúdií, ktoré sú podkladom pre

spracovanie projektovej dokumentácie“. MŽP SR ďalej uvádza, že prílohou predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola krajinárska štúdia (Longa, Chovanová, Jurina, 10/2018). V závere krajinárskej štúdie je uvedené, že (cit.): „Výstavbou diaľnice D1 Turany – Hubová sa zmení krajinná štruktúra a zároveň aj krajinný obraz. Na základe analýzy potenciálneho krajinného obrazu z vybraných pozorovacích bodov nastane najväčšia vizuálna zmena scenérie zo severného smeru (pohľady z obce Krpel'any) a južného smeru (pohľady z Nolčova). Navrhovaná stavba prinesie do krajiny výškové dominanty (mostné objekty, protihlukové steny), ktoré aj z väčších vzdialeností budú pôsobiť rušivo na líniu obzoru. Zároveň pri výstavbe diaľnice sa kladie dôraz na výsadbu zelene pri jednotlivých stavebných objektoch a na architektonické zjemnenie stavebných prvkov. Porasty vzrastlej zelene budú zmierňujúco pôsobiť na vzhľad krajiny, a tým aj na krajinný obraz. Vizuálny bariérový efekt vhodne lokalizovanej zelene môže výrazne pozitívne prispieť k zlepšeniu kvality krajinného obrazu. Z uvedeného vyplýva, že ak projekt budúcej diaľnice bude akceptovať všetky navrhnuté opatrenia v krajinárskej štúdii, nedôjde k výrazne negatívnemu ovplyvneniu scenérie a krajinného obrazu“.

- *„Podľa opatrenia č. 58. Dôsledne prepracovať celý migračný priestor. Vybudovať protihlukové a proti osvetľovacie steny v blízkosti ekoduktu v km 1,25, na výsadbu navádzacej zelene k ekoduktom použiť domáce druhy drevín vrátane vtrúsených plodonosných drevín (jarabina, jabloň) na zatraktívnenie koridoru) tieto ale nepoužiť v blízkosti cesty I/18. Predložená štúdia obsahuje návrh ekoduktov, ktoré však nebudú funkčné bez navádzacej zelene. Projekt umiestnenia navádzacej zelene absentuje v tejto štúdii a pritom sa jedná o taktiež vyvolanú investíciu, nakoľko výsadbou navádzacej zelene budú dotknuté aktivity súkromných vlastníkov pozemkov nad rámec predpokladu tejto štúdie“.*

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR uvádza, že si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli doručené na MŽP SR dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (cit.): *„NDS v zmysle podmienky Záverečného stanoviska iniciovala vytvorenie migračného koridoru o šírke 250 m v priestore katastra obce Turany, v priestore medzi masívom Veľkej a Malej Fatry, a to zaslaním žiadosti o zapracovanie biokoridoru do záväzných častí územnoplánovacej dokumentácie VÚC Žilinského samosprávneho kraja, v súvislosti so záväznými podmienkami Záverečného stanoviska MŽP SR, NDS poskytla záväzné podklady odsúhlasené ŠOP SR ku zapracovaniu migračného biokoridoru živočíchov v samostatnej žiadosti č. 2785/58564/30102/2019 na Úrad ŽSK zo dňa 30.5.2019. Navrhovaný migračný biokoridor bol v auguste 2022 predmetom prerokovania konceptu ÚPN-R ŽSK. V koncepte nového územného plánu regiónu v záväznej časti a v grafickej časti v záväznom výkrese v oboch variantoch konceptu je označený ako „Regionálny migračný biokoridor živočíchov -RBK37"- terestrický - Veľká Fatra - Krivánska Fatra. Navádzacia zeleň je súčasťou vegetačných úprav ekoduktov, ktoré sú súčasťou Dokumentácie na územné rozhodnutie. Vegetačné úpravy na ekoduktoch 202-00 a 216-02 sa riadia zásadami v zmysle TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách, TKP 25/2012 Vegetačné úpravy a STN 73 61 01 a TP 067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchov a sú riešené v objektoch 053-00 a 054-00“. MŽP SR má za to, že výsadba navádzacej zelene je súčasťou objektov vegetačných úprav na oboch navrhovaných ekoduktoch – SO 053-00 a SO 054-00.*

35. **Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia, oddelenie civilnej ochrany a krízového plánovania** (list č. OU-ZA-OKR1-2022/059540-002 zo dňa 22. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že nemá k zmene navrhovanej činnosti pripomienky.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.
36. **Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici** (list č. 2665-4673/2022 zo dňa 29. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že nemá k zmene navrhovanej činnosti pripomienky, nakoľko zmenou navrhovanej činnosti nie sú dotknuté záujmy ochrany a využitia nerastného bohatstva.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.
37. **Slovensko – poľská obchodná komora** (list zo dňa 08. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
38. **Slovenská obchodná a priemyselnej komora Trnava, sekcia dopravy** (list zo dňa 07. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.
39. **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd** (list č. 2333/2023 zo dňa 16. 01. 2023) – v stanovisku uvádza, že zmenou navrhovanej činnosti dôjde k významnému ovplyvneniu vôd v dotknutom území. V stanovisku ďalej žiada aby boli okrem doteraz uvádzaných opatrení (záverečné stanovisko) doplnené aj ďalšie dôležité opatrenia, ktorými sú (cit.):
- „V prípade výstavby tunela bude potrebné zaviazať investora vyriešiť zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z iného zdroja (vybudovanie nového záchytného miesta alebo vybudovanie vodovodu) ak ich zdroj bude ovplyvnený, resp. znehodnotený.
 - Riadne zdokumentovať a riešiť každý zistený prítok do tunela.
 - Tunelmi zachytené vody je potrebné v rámci technicko-stavebného riešenia stavby upraviť tak, aby zistené výtoky v rámci tunelovej rúry nad 0,5 l.s-1 boli nie odvádzané vody ale zachytené pre následné vodárenské využitie.
 - Taktiež je potrebné dodržiavať v maximálnej možnej miere také technologické postupy, ktoré budú eliminovať možné znečistenie do podzemnej vody.
 - Počas výstavby ako aj počas prevádzky diaľnice je potrebné monitorovať kvantitu a kvalitu podzemnej vody. Je nutné vykonávať meranie hladín podzemnej vody a výdatnosti zdrojov podzemných vôd, meranie teploty vody, ako aj odbery vzoriek podzemnej vody na stanovenie jej chemického zloženia za účelom sledovania jeho možných zmien. K tomu je potrebné spracovať program monitorovania“. V závere stanoviska sekcia vôd uvádza, že (cit.): „Nakoľko uvedenou stavbou Diaľnica D1 Turany – Hubová vo vzťahu k ochrane vôd dôjde k významnému ovplyvneniu v danom území, ktoré prechádza administratívne viacerými okresmi, preto požadujeme, aby si investor po právoplatnom ukončení procesu EIA a konania o povolení výnimky z environmentálnych cieľov nanovo požiadal MŽP SR, sekciu vôd o vyjadrenie k zmene stavby podľa § 28 ods. 1 vodného zákona (MŽP SR vyjadrovaciu činnosť vykonáva na základe kompetencie podľa § 59 ods. 1 písm. i) vodného zákona)“.
- Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie a uvádza, že doplnené podmienky, ktoré zmiernia negatívne vplyvy na podzemné vody v dotknutom území,

premietlo do podmienok uvedených vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia, čím zaviazalo navrhovateľa k ich realizácii.

40. **Obec Švošov** (list č. 2023/003 zo dňa 04. 01. 2023) – v stanovisku uvádza, že súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti, avšak požaduje aby navrhovateľ zohľadnil nasledovné zmierňujúce opatrenia (cit.):
- „vykonať pasportizáciu komunikácií a objektov dotknutých stavbou pred zahájením prác na zmene navrhovanej činnosti, najneskôr do piatich mesiacov od právoplatnosti záverečného stanoviska,
 - miestne komunikácie a všetky ostatné objekty dotknuté stavbou diaľnice uviesť do pôvodného stavu,
 - opraviť cesty poškodené používaním staveniskovej dopravy. Po dohode s obcou zachovať pre trvalé užívanie niektoré časti z dočasných staveniskových komunikácií, tie opraviť a opatriť živíčnym povrchom,
 - Vylúčiť dopravu v rámci výstavby cez intravilány obcí v nočných hodinách a počas dní pokoja,
 - Most Stavebný Objekt 219 smerujúci od SSÚD Švošov na hlavnú cestu I/18 cez rieku Váh poskytnúť po dokončení stavby na trvalé užívanie verejnosti. Táto nová komunikácia zásadne zlepši prístupnosť obce Švošov, ktorá v súčasnosti je odkázaná na jeden jediný most a to v obci Lubochňa“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k navrhovaným podmienkam uvádza, že požiadavka na pasportizáciu komunikácií a objektov pred zahájením prác na zmene navrhovanej činnosti, najneskôr do piatich mesiacov od právoplatnosti záverečného stanoviska je irelevantná, nakoľko záverečné stanovisko je už vydané a právoplatné, a to od roku 2017. MŽP SR na základe vyššie uvedeného určilo v podmienkach rozhodnutia (podmienky č. 31, 32, a 33) aby navrhovateľ vykonal pasportizácie komunikácií a objektov dotknutých stavbou v termíne pred zahájením prípravných prác, uviedol a opravil všetky cesty, ktoré boli využívané na výstavbu zmeny navrhovanej činnosti alebo poškodené staveniskovou dopravou. MŽP SR ďalej konštatuje, že nie je možné dočasné komunikácie prenechať obci na trvalé užívanie, nakoľko niektoré dočasné stavby sú povolené len na výnimku a nie je navrhované ich trvalé odňatie z pôdneho fondu, či lesného fondu. Zároveň zmena dočasnej stavby na trvalú by si vyžiadala novú projektovú dokumentáciu.

41. **Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie** (list č. OU-MT-OSZP-2022/017994-La zo dňa 21. 12. 2022) – v stanovisku uvádza nasledovné (cit.) „*Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v Martine už v stupni projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie upozornil, že v súvislosti s uvedenou stavbou dôjde v rámci zemných prác k vyťaženiu značného objemu zemín a hornín zo zárezov a tunelových objektov, tieto požadujeme v čo najväčšej miere využiť ako podkladový (resp. stavebný) materiál pri výstavbe diaľnice. Nakoľko už v etape dokumentácie pre územné rozhodnutie sa počíta s prebytkom rúbaniny z razenia tunelov Korbelka a Havran, nevyužitelným v rámci stavby, ani na odpredaj, nakladanie s rúbaninou požadujeme využiť s časovou postupnosťou pre jej maximálne využitie. V rámci asanačných prác opustených úsekov po zmene trasy diaľnice DI Dubná Skala - Turany v križovatke Turany 2 (v k.ú. Turany, Ratkovo a Šútovo) zhodnotiť a využiť stavebné odpady z demolácií prednostne pred využitím iných druhov stavebných materiálov v rámci stavby“.* Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie ďalej upozorňuje navrhovateľa na dodržiavanie všeobecne platných právnych predpisov.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadavky, ktoré sa netýkajú dodržiavanie všeobecne platných právnych predpisov uviedlo v podmienkach tohto rozhodnutia, čím zaviazalo navrhovateľa k ich realizácii.

42. **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina** (list č. 44141/2022/ÚVHR/128982 zo dňa 19. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti, avšak požaduje overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v lokalitách dotknutých obcí.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Požiadavku na overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v lokalitách dotknutých obcí určilo v rámci podmienok rozhodnutia, ako podmienku č. 28 tohto rozhodnutia.

43. **Pavol Madura** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

44. **Zlatica Šefárová** (list zo dňa 13. 12. 2022) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku obce Ratkovo zo dňa 12. 12. 2022.

45. **Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. OU-RK-OCDPK-2022/011927-002 zo dňa 15. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti a žiada (cit.):

- „S rozšírením cesty III/2211 v navrhovanom úseku na kategóriu C 7,5/50 OÚRK OCDPK súhlasí“. Ďalej žiada (cit.) „cestu III/2211 rozšíriť na kategóriu C 7,5/50 aj pozdĺž pravého piliera mostného objektu SO 212-00. Ak budú stavebné objekty SO 130-10 a SO 218-00 vybudované ako trvalé a cez tieto objekty bude trvalo umožnený prístup do obce Stankovany pre všetky osobné i nákladné vozidlá, na rozšírení cesty III/2211 pozdĺž pravého piliera mostného objektu SO 212-00 na kategóriu C 7,5/50 OÚRK OCDPK netrvá. V tomto prípade OÚRK OCDPK žiada, aby pozdĺž pravého piliera mostného objektu SO 212-00 mala cesta III/2211 min. takú voľnú šírku ako má v súčasnosti“.
- Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR k vyššie uvedenej požiadavke uvádza, že stavebné objekty SO 130-10 a 218-00 sú trvalé.

- „pozdĺž pilierov č. 4 mostného objektu SO 212-00 navrhnuť zvodidlá“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k pripomienke uvádza, že si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli doručené na MŽP SR dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (cit.): „Podľa aktuálnych predpisov v tomto prípade tu zvodidlá musia byť a v DÚR sú v rezoch naznačené. Podrobnejšie budú doriešené v ďalšom stupni dokumentácie“. MŽP SR súhlasí s vyjadrením navrhovateľa a s riešením zvodidiel v ďalšom stupni dokumentácie.

- „riešiť prístup na stavenisko tak, aby nebolo potrebné využívať vozidlami stavby cesty III. triedy v súvisle zastavaných územiach obcí Lubochná, Stankovany a Švošov. Prednostne vybudovať prístupové komunikácie, ktoré zabezpečia prístup na stavenisko tak, aby pri výstavbe diaľnice nebolo potrebné prechádzať vozidlami stavby po cestách

III. triedy cez súvislé zastavané územia uvedených obcí. Vzhľadom na to, že výstavba základov pilierov č. 4 stavebného objektu 212-00 má byť realizovaná v telese cesty III/2211, ktorá je v súčasnosti jedinou prístupovou komunikáciou pre motorové vozidlá do obce Stankovany, prednostne vybudovať tiež novú pozemnú komunikáciu, ktorou bude zabezpečený prístup do tejto obce pre osobné i nákladné vozidlá“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k pripomienke uvádza, že si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli na MŽP SR doručené dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (*cit.*): „*V DUR sú popísané hlavné zásady návrhu organizácie výstavby, podrobnejšie bude riešené v ďalšom stupni dokumentácie. Územie staveniska bude primárne sprístupnené z trasy diaľnice D1, s doplnením o prístupové cesty (dočasné, aj trvalé). Pre prístup bude najnáročnejší úsek trasy diaľnice D1 na rozhraní katastrálnych území Švošov a Hrboltová, kde je stav jestvujúcich ciest zo Švošova, Hrboltovej aj Komjatnejy zlom technickom stave. Tam bude potrebné prednostne vybudovať mosty cez Váh (na diaľnici, aj most k SSÚD), ktoré budú využívané staveniskovou dopravou“.* MŽP SR predmetnú požiadavku určilo v podmienkach tohto rozhodnutia, ako podmienku č. 42, a to aby navrhovateľ v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v spolupráci s obcami vypracoval projekt organizácie výstavby a projekt organizácie dopravy. Na základe podrobnejšieho poznania postupu výstavby je potrebné navrhnuť optimálne napojenia na cestnú sieť tak, aby preprava materiálov a vyťaženej horniny z tunelov čo najmenej zaťažovala obyvateľstvo a okolité prostredie.

- „*aby stavebník prerokoval možnosti užívania ciest III. triedy pri výstavbe z hľadiska ich stavebného a dopravno-technického stavu s vlastníkom a majetkovým správcom týchto ciest“* a „*aby stavebník počas výstavby zabezpečoval bezodkladné odstraňovanie výstavbou spôsobených závad v zjazdnosti ciest III. triedy a výstavbou spôsobeného znečistenia týchto ciest a po ukončení výstavby diaľnice zabezpečil opravu ciest III. triedy v rozsahu ich poškodenia“.*

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR predmetné požiadavky určilo ako podmienky č. 40 a 41 tohto rozhodnutia, čím zaviazalo navrhovateľa k ich realizácii.

- 46. ***Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline*** (list č. KRHZ-ZA-OPP-2022/000016-037 zo dňa 15. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

- 47. ***Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie*** (list č. OU-MT-OSZP-2022/018041-Va zo dňa 21. 12. 2022) – v stanovisku uvádza, že súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti, ale za podmienky, že navrhovateľ pred územným rozhodnutím zabezpečí vykonanie posudzovania podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

- 48. ***Obec Hubová*** (list č. OcÚ/2022/198 zo dňa 04. 01. 2022) – stanovisko obce Hubová je totožné so stanoviskom obce Švošov (list č. 2023/003 zo dňa 04. 01. 2023), avšak obec Hubová svoje stanovisko doplnila o požiadavku vybudovania miestnej komunikácie ako pokračovanie ulice Rákytie o dĺžke cca 600 m s napojením na ulicu I/18 priesečnou križovatkou, ktorá bude slúžiť na výrazné zlepšenie dopravnej obslužnosti v rámci intravilánu obce.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR predmetnú požiadavku určilo v podmienkach tohto rozhodnutia, ako podmienku č. 41 a 42.

49. **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny** (list č. 5645/2023-6.3, 6772/2023 – int., 6787/2023 – ext. zo dňa 31. 01. 2023) – v stanovisku uvádza nasledovné (cit.):

- „upozorňujeme na podmienku č. 34 záverečného stanoviska MŽP SR č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18.05.2017 „Iniciovať vytvorenie migračného koridoru o šírke 250 m v priestore katastra obce Turany, v priestore medzi masívom Veľkej a Malej Fatry jeho zapracovaním do územnoplánovacej dokumentácie veľkého územného celku a územnoplánovacej dokumentácie obce Turany a Nolčovo, v jeho okolí neumiestňovať nové stavby.“, ktorú považujeme za nesplnenú. Uvedenú podmienku považujeme za kľúčovú pre funkčnosť navrhnutých ekoduktov. Ako príklad uvádzame prípad v ČR, kde boli v minulosti navrhnuté ekodukty na vhodnom mieste, ale ostali nefunkčné iba z dôvodu nezabezpečenia ochrany ako neoddeliteľnej súčasti stavby, nakoľko došlo k obostavaniu ekoduktu rozšírením zástavby obce. Aj vzhľadom na finančné náklady stavby ekoduktov považujeme za dôležité zabezpečiť ich úplnú funkčnosť. Za najefektívnejšie považujeme zapracovať migračný koridor do územnoplánovacej dokumentácie VÚC Žilinského kraja a jeho zadefinovaní ako priestoru s jednoznačným účelom a s potrebnou ochranou voči iným spôsobom využívania“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR k pripomienke uvádza, že si listom č. 4986/2023-11.1.2/dš, 26975/2023 zo dňa 03. 05. 2023 vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré boli na MŽP SR doručené dňa 30. 05. 2023. Navrhovateľ v doplňujúcich informáciách k predmetnej pripomienke uviedol nasledovné (cit.): „V rámci plnenia podmienok Záverečného stanoviska je aj plnenie uvedeného opatrenia č. 34 a bude súčasťou návrhu o zmenu územného rozhodnutia. Pre úplnosť uvádzame, že návrh na zmenu UPN bol iniciovaný, ale kompetencia zabezpečenia zmien a doplnkov UPN je na orgánoch územného plánovania, t.j. VÚC Žilinského samosprávneho kraja a/alebo dotknutá obec. Problematike vytvorenia migračného koridoru sme sa venovali v rámci Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (8a) v častiach III.6.10 Územný systém ekologickej stability, III.6.16 Územnoplánovacia dokumentácia, IV.10 Vplyvy na ÚSES“.

- „Za problematický úsek považujeme úsek biokoridoru medzi dvoma navrhnutými ekoduktami, konkrétne prechod zveri cez derivačný kanál (Krpenský kanál) a železnicu. Zvieratá sú pri prechode krajinou logicky navádzané existujúcou zeleňou, ktorá ich v prípade riešeného úseku vedie do priestoru popod most diaľničného privádzača a na železničný most, kde sa stupňuje riziko kolízií. V prípade prechodu derivačného kanála tu chýbajú vhodné prvky (ako napr. vstupné a výstupné schody, premostenie alebo iné vhodné prvky), ktoré umožnia prechod živočíchov po betónových stenách derivačného kanála do a z vody, alebo potenciálne dobudovanie ďalšieho mosta ponad kanál. V zmysle riešenia týchto problematických úsekov považujeme za potrebné riešiť ich v spolupráci so správcom vodného toku pod ktorý spadá Krpeliansky kanál ako aj so Železničnou spoločnosťou Slovensko napr. v rámci modernizácie predmetného úseku, ideálne jedným technickým riešením, pričom riešenie šírky železnice aj derivačného kanála musí zodpovedať rovnakým šírkovým parametrom ako pri ekoduktoch“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR podmienkou č. 44 tohto rozhodnutia zaviazalo navrhovateľa, aby problematický úsek riešil jedným technickým riešením (jedným ekoduktom). MŽP SR zároveň dodáva, že v zmysle § 9 ods. 4 zákona o ochrane prírody

a krajiny je obsahom záväzného stanoviska vydaného orgánom ochrany prírody podľa § 9 ods. 1 písm. w) zákona o ochrane prírody a krajiny viazané.

- „V rámci kap. III. 6.6 Klimatické pomery – veternosť, Správa NP Veľká Fatra konštatuje, že v severnej časti Turčianskej kotliny prevládajú západné vetry, pričom v štúdiách sa uvažuje v Turčianskej kotline iba zo všeobecným prúdením vzduchu, čo by mohlo negatívne ovplyvniť účinnosť vetracieho systému, preto navrhujú overiť túto skutočnosť priamym meraním in situ“.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR podmienkou č. 7 tohto rozhodnutia zaviazalo navrhovateľa, aby túto skutočnosť overil priamym meraním in situ.
- „V súvislosti s realizáciou SSÚD Švošov zabezpečiť ochranu identifikovaných biotopov európskeho významu Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (3220) a národného významu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek s výskytom druhu *Senecio sarracenicus* nasledovne: „V procese výstavby diaľnice D1, SSÚD Švošov a príľahlej infraštruktúry nezasahovať do brehov na sútoku vodných tokov Komjatná a Váh, ani do plochy biotopov Br2 a Kr9 (polygóny 9,10,11 podľa F.7 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a biotopov národného významu, DUR, M. Barlog, 11/2018). Plochu polygónu 9 v teréne viditeľne ohraničiť z troch strán (južnú hranicu nie je potrebné ohraničovať, nakoľko ju tvorí prirodzená hranica Váhu) a ponechať bez zásahu“.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR podmienkou č. 1 tohto rozhodnutia zaviazalo navrhovateľa, aby v procese výstavby diaľnice D1, SSÚD Švošov a príľahlej infraštruktúry nezasahoval do brehov na sútoku vodných tokov Komjatná a Váh, ani do plochy biotopov Br2 a Kr9.
- „Ako súčasť dokumentácie DUR požadujeme spracovať krajinársku štúdiu, ktorá by mala mať za cieľ zmierniť vizuálny dopad na scenériu krajiny.
Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR konštatuje, že prílohou predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola krajinárska štúdia (Longa, Chovanová, Jurina, 10/2018). V závere krajinárskej štúdie je uvedené, že (cit.): „Výstavbou diaľnice D1 Turany – Hubová sa zmení krajinná štruktúra a zároveň aj krajinný obraz. Na základe analýzy potenciálneho krajinného obrazu z vybraných pozorovacích bodov nastane najväčšia vizuálna zmena scenérie zo severného smeru (pohľady z obce Krpel'any) a južného smeru (pohľady z Nolčova). Navrhovaná stavba prinesie do krajiny výškové dominanty (mostné objekty, protihlukové steny), ktoré aj z väčších vzdialeností budú pôsobiť rušivo na líniu obzoru. Zároveň pri výstavbe diaľnice sa kladie dôraz na výsadbu zelene pri jednotlivých stavebných objektoch a na architektonické zjemnenie stavebných prvkov. Porasty vzrastlej zelene budú zmierňujúco pôsobiť na vzhľad krajiny, a tým aj na krajinný obraz. Vizuálny bariérový efekt vhodne lokalizovanej zelene môže výrazne pozitívne prispieť k zlepšeniu kvality krajinného obrazu. Z uvedeného vyplýva, že ak projekt budúcej diaľnice bude akceptovať všetky navrhnuté opatrenia v krajinárskej štúdii, nedôjde k výrazne negatívnemu ovplyvneniu scenérie a krajinného obrazu“.
- Pri všetkých prácach, budovaní dočasných obslužných ciest a objektov žiadame maximálne zachovanie pôvodných spoločenstiev a využívať prednostne odprírodnené časti krajiny. Dodržanie všetkých navrhovaných zmierňujúcich opatrení vyplývajúcich zo všetkých predložených príloh, vrátane aktualizovaného primeraného hodnotenia. Práce v koryte toku Váh realizovať mimo jarného a jesenného obdobia neresenia rýb a mimo obdobia zimovania plazov v mesiacoch jún, júl, august, september. Depónie, rúbaniny z tunelov a prebytočnej zeminy z výkopov umiestňovať mimo chránených území,

významných biotopov, brehov vodných tokov a mokradí. V prípade úniku škodlivých látok realizovať opatrenia na zamedzenie ich vsiaknutiu do vody, pôdy a horninového prostredia. V prípade nevyhnutných výrubov drevín postupovať v zmysle § 46 a 47 zákona č. 543/2002 Z. z. a výsadbu drevín realizovať z pôvodných druhov drevín. Pri drevinách v blízkosti stavby, ktoré nebudú určené na výrub postupovať v zmysle STN 83 7010“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vyššie uvedené požiadavky určilo v rámci podmienok tohto rozhodnutia (podmienky č. 2 – 6), čím zaviazalo navrhovateľa k ich realizácii.

50. **Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, odbor požiarnej prevencie, oddelenie protipožiarnej bezpečnosti stavieb** (list č. PHZ-OPP4-2023/002422-002 zo dňa 26. 04. 2023) – v stanovisku uvádza, že nemá k zmene navrhovanej činnosti pripomienky.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

51. **Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. OU- OU-RK-OCDPK-2023/007257-002 zo dňa 21. 07. 2023) – stanovisko je obsahovo zhodné so stanoviskom Okresného úradu Ružomberok, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-RK-OCDPK-2022/011927-002 zo dňa 15. 12. 2022).

Vyjadrenie MŽP SR: Vyjadrenie MŽP SR je totožné s vyjadrením k stanovisku Okresného úradu Ružomberok, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-RK-OCDPK-2022/011927-002 zo dňa 15. 12. 2022).

Dňa 24. 07. 2023 doručil navrhovateľ listom č. 9462/2023-2910/7311-11 zo dňa 21. 07. 2023 na MŽP SR „Návrh na aktualizáciu podkladov“, pričom v tejto žiadosti navrhovateľ uviedol, že (cit.): „dôvodom na predloženie návrhu na aktualizáciu uvedených podkladov je skutočnosť, že vplyvy na biotopy boli v pôvodom elaboráte Primeraného posúdenia vplyvu na územia NATURA 2000, aktualizácia, dátum 03/2022, posúdené podľa vyhlášky, ktorá je toho času nahradená vyhláškou MŽP SR č. 170/2021 Z. z. Na základe tejto skutočnosti, v spojitosti s úpravou riešenia a technológie výstavby objektu mosta 213-00 Most Hubová, sú v prekladanom elaboráte Primerané posúdenie vplyvu územia na Natura 2000 aktualizácia, dátum 06/2023 opravené hodnotenia vplyvov na biotopy v ÚEV tak, aby rozhodnutie správneho orgánu vychádzalo zo spoľahlivo zisteného stavu veci a z platných právnych predpisov“. V rámci aktualizovaného Primeraného posúdenia vplyvu územia na Natura 2000 boli vyhodnotené vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté ciele a predmet ochrany biotopov a druhov v dotknutých ÚEV a CHVÚ, pričom na základe výsledkov hodnotenia bolo aktualizované aj oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, aktualizácia 07/2023.

MŽP SR aktualizované Primerané posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000, aktualizácia, dátum 03/2022 akceptovalo a zverejnilo ho na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d1-turany-hubova-1>

Aktualizované oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, aktualizácia 07/2023 MŽP SR neakceptovalo, nakoľko v priebehu zisťovacieho konania nie je možné už predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti aktualizovať.

MŽP SR si listom č. 4986/2023-11.1.2-dš, 85710/2023 zo dňa 09. 11. 2023 vyžiadalo k aktualizovanému *Primeranému posúdeniu vplyvu na územia NATURA 2000, aktualizácia, dátum 03/2022* stanovisko od Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny. Požadované stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny bolo MŽP SR doručené dňa 28. 11. 2023 (list č. 5645/2023-6.3, 89453/2023 – int., 89456/2023 – ext. zo dňa 05. 12. 2023) a bolo v ňom uvedené nasledovné (stanovisko je uvádzané v skrátrenom znení) (cit.): „*Požiadavka vypracovania aktualizovaného primeraného hodnotenia vznikla na základe zistenia spracovateľa oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, že vplyvy na biotopy boli hodnotené na základe toho roku už neplatnej vyhlášky. Pôvodné primerané hodnotenie (03/2022) vychádzalo z inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho anárodného významu podľa dokumentácie pre územné rozhodnutie z roku 2018, kde boli biotopy európskeho významu identifikované pod stavbou mostného objektu 213-00 Most Hubová. Ide o biotopy: 3220 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov (Br2) a 3260 Nížinné a horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculation fluitans* a *Calitricho-Batrachion* (Vo4), v rámci územia európskeho územia SKUEV0253 Váh, ktoré sú podľa znenia aktuálne platnej vyhlášky MŽP SR č. 170/2021 Z. z. označené ako biotopy u ktorých je možný záber len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu. V dôsledku vyššie uvedených zistení bolo preto potrebné preveriť a opätovne vyhodnotiť vplyv zmeny navrhovanej činnosti *Diaľnice D1 Turany – Hubová* na dotknuté ciele a predmety ochrany v dotknutých územiach spadajúcich do sústavy Natura 2000. *Stavebný objekt 213-00 Most Hubová*, ktorý križuje dotknutý úsek SKUEV0253 Váh, bol upravený z hľadiska polohy pilierov a riešený s umiestnením podpier mimo koryta, brehov toku a náplavového kužela, kde je evidovaný predmet ochrany. V spojitosti s konštrukčným riešením a technológiou výstavby objektu 213-00 Most Hubová bol jeho vplyv na vybrané biotopy vyhodnotený ako nepriamy vplyv na biotopy v podobe mierneho ovplyvnenia ekologických podmienok. Nakoľko aktualizované primerané hodnotenie deklaruje, že nedôjde k priamemu zásahu do biotopov dotknutého úseku územia európskeho významu SKUEV0253 Váh a celkový zásah do územia bude mať menej nepriaznivý vplyv v porovnaní s predchádzajúcim vyhodnotením v primeranom hodnotení 03/2022, ministerstvo si neuplatňuje k predloženému aktualizovanému primeranému hodnoteniu žiadne zásadne pripomienky a súhlasí s úpravou objektu 213-00 Most Hubová“.*

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko k aktualizovanému *Primeranému posúdeniu vplyvu na územia NATURA 2000, aktualizácia, dátum 03/2022* na vedomie.

MŽP SR, podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, upovedomilo listom č. 3715/2024-11.1.2/dš, 5219/2024 zo dňa 19. 01. 2024 účastníkov konania, že v rámci zisťovacieho konania zhromaždilo rozhodujúce podklady na vydanie rozhodnutia a že ako účastníci konania majú možnosť sa s podkladmi na vydanie rozhodnutia oboznámiť a následne sa k nim, ako aj k spôsobu ich zistenia vyjadriť pred vydaním rozhodnutia, prípadne navrhnúť ich doplnenie. Vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia i k spôsobu ich zistenia, prípadne navrhnúť ich doplnenie bolo možné do 10 pracovných dní od doručenia predmetného upovedomenia. Do spisu bolo možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy, výpisy) na MŽP SR, na adrese: Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v pracovných dňoch v čase od 09:00 do 14:00 hod.

Do spisu bol dňa 15. 02. 2024 nahliadnuť navrhovateľ. Na základe vyššie uvedeného upovedomenia o podkladoch rozhodnutia zaslala dotknutá obec Stankovany svoje vyjadrenie zo dňa 30. 01. 2024 označené ako (cit.): „*Pripomienky k posudzovaniu vplyvov EIA a k spracovaniu ÚPD diaľnice – úsek Turany – Hubová a ku kolaudácii Ivachnová – Hubová*“ a taktiež aj účastník konania Turčianska vodárenská spoločnosť, a. s. podaním zo dňa 08. 02. 2023 (vyjadrenia sú uvádzané v skrátrenom znení):

- **Obec Stankovany** vo svojom vyjadrení uvádza, že (cit.): „Z nášho poznania situácie na tvare miesta musíme konštatovať, že predložený projekt vybudovania „Inteligentného priechodu pre chodcov“ v obci Lubochňa rieši len čiastkový problém, a to problém chodcov prechádzajúcich cestu I/18. Nerieši však širší problém, a to problém prejazdnosti križovatky ciest I/18, III/2211 a miestnej cesty obce Lubochňa, kde je stav cestnej premávky už v súčasnosti neúnosný a máme zato, že spustením Dl- úsek Ivachnová - Hubová, bude situácia omnoho horšia ako je momentálne, a to preto, že v tejto križovatke je už teraz problém bezpečne odbočiť vľavo z cesty III/2211 /z mosta/ v smere na Ružomberok, ako aj na Kral'ovany, a to nielen cez víkendy. Ten istý problém je zo smeru z obce Lubochňa na ceste I/18, ak chcete prejsť križovatku rovno/priečne cez cestu I/18 v smere - Lubochňa - Stankovany a späť. Už teraz, niekedy účastníci cestnej premávky čakajú aj 5 -10 minút a viac. A čo potom, keď cesta I/18 bude plniť úlohu diaľnice? Zriadením inteligentného priechodu pre chodcov vznikne ešte väčší problém v spomínanej križovatke ciest I/18, III/2211 a miestnej cesty, aj keď z pohľadu bezpečnosti chodcov to bude možno bezpečnejšie, ale len v tomto jednom mieste a len pre peších. Čo sa týka bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zhoršia sa podmienky ľavého odbočenia v uvedenej križovatke smer Ružomberok a priame križovanie cesty v smere do Lubochne, kde máme obvodných lekárov a čo v prípade, že bude potrebná rýchla zdravotná pomoc, budeme čakať na križovatke len preto, že zodpovední projektanti nemali čas uvažovať nad tým, že zatiaľ čo obyvateľ Stankovian či Švošova bude čakať na križovatke, pacient mu v aute aj zomrie? O pravom odbočení - smer Kral'ovany platí to isté. Trošku empatie zo strany zodpovedných, by nezaškodilo! V prejazdnom úseku cez stred časti Rojkov! Dôrazne preto žiadame riešiť bezpečnosť chodcov aj v Stankovanoch, a v Stankovanoch časť Rojkov, kým nebude dobudovaný úsek Dl Hubová - Turany! Ďalej v časti Rojkov obec Stankovany, je potrebné uvažovať s dobudovaním chodníkov pre chodcov po oboch stranách cesty I/18, a s možnosťou výjazdu na cestu, nakoľko majú priamo na túto cestu výjazdy zo svojich dvorov najmä občania bývajúci na ľavej strane v smere staničenia, kde chodník doteraz vybudovaný nie je. Z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ďalej ešte požadujeme v jednotlivých projektoch riešiť:
- realizáciu všetkých existujúcich priechodov pre chodcov na ceste I/18 v obciach Lubochňa, Stankovany a Stankovany časť Rojkov, ako priechody pre chodcov riadené svetelnou signalizáciou, a to v Lubochni jeden, v Stankovanoch **tri priechody**, (oproti lávke pre peších cez Váh v Stankovanoch a dva prechody v prejazdnom úseku v časti Rojkov obec Stankovany),
- v obci Lubochňa by však namiesto „Inteligentného prechodu pre chodcov“ bolo vhodnejšie vybudovanie plnohodnotnej svetelnej križovatky ciest I/18, III/2211 a miestnej cesty z obce Lubochňa, ktorá zaisťuje bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky (nielen chodcov), ale aj plynulosť cestnej premávky, alebo vybudovanie kruhového objazdu v tejto križovatke, a to z toho dôvodu, že táto križovatka je jediné možné napojenie prístupových ciest z obcí Švošov (cca 950 obyvateľov) a Stankovany (cca 1150 obyvateľov) na štátnu cestu I/18!
- **zabezpečiť výmenu okien všetkých rodinných domov**, ktoré sa nachádzajú v prejazdnom úseku št. c. I/18, a to hlavne v časti Rojkov obec Stankovany, kde sa rodinné domy nachádzajú v blízkosti tejto cesty, a to po oboch jej stranách,
- **zabezpečiť vybudovanie protihlukovej steny**, a to od obce Lubochňa po časť Rojkov - obec Stankovany, a to z toho dôvodu, že hlučnosť preťaženej št. c. I/18, je už teraz veľmi vysoká a rušivá aj pre občanov Stankovian, bývajúcich na druhom brehu rieky Váh, pričom hlučnosť sa ešte zvýši, keď na túto cestu bude presmerovaná premávka z diaľnice úsek Ivachnová - Hubová a doprava bude prechádzať cez obec Stankovany až do

- vybudovania úseku Hubová - Turany, čo bude možno aj viac ako 10 rokov,
zabezpečiť vybudovanie chodníkov pre peších v časti Rojkov - obec Stankovany na št. c. I triedy č. 18, kvôli zabezpečeniu bezpečnosti chodcov.

V prípade, že tieto najpálčivejšie požiadavky nebudú akceptované, s vydaním kolaudačného rozhodnutia na stavbu D-I Ivachnová - Hubová nebudeme súhlasiť a dáme negatívne stanovisko a pridá sa k nám aj ďalšia obec. Taktiež s vydaním územného rozhodnutia a stavebného povolenia na úsek Turany - Hubová nebudeme súhlasiť a budeme presadzovať opatrenia na ochranu životov, zdravia a majetku našich občanov, najmä tých, ktorí bývajú v časti Rojkov - obec Stankovany, nesúhlasíme súpravou cesty I11/2211 tak ako je navrhnutá, zasahuje do pozemkov určených na IBV a je v rozpore s právoplatným územným rozhodnutím, je znehodnotený stavebný pozemok C-KN 284/72, žiadame kompenzáciu 70€ za lm². Úprava bola navrhnutá bez vedomia obce a bez toho, aby projektant obec upovedomil o tomto zámere! Mostný objekt 212-00 v km 9.475, po dokončení výstavby diaľnice, ponechať vo vlastníctve obce! Ďalej pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie odporúčame zvážiť, či je naozaj nevyhnutný ďalší záber poľnohospodárskej pôdy v obci Švošov na vybudovanie cestného mosta a strediska správy a údržby, keď v obci Stankovany medzi východným portálom tunela Kornelka a západným portálom tunela Havran, priamo pod budúcou estakádou, je už teraz zariadenie staveniska a skládky materiálov. Už v súčasnosti je tu záber poľnohospodárskej pôdy na oboch brehoch rieky Váh, ktorá sa už nikdy nebude dať zrekultivovať a slúži ako skládka materiálov a počítalo sa tu so zariadením staveniska. Plocha jej dostatočná na to, aby tam mohli stáť budovy uvedeného zariadenia správy a údržby diaľnice. Navrhujeme stredisko správy a údržby naprojektovať na tejto ploche jednak preto, že sa nemusí devastovať ďalšia plocha poľnohospodárskej pôdy a toto zariadenie by bolo medzi dvoma portálmi, čo zabezpečuje pohotovú a rýchlu zásah pohotovostných tímov v prípade havárií v jednom či druhom tunely a nie aby zásahový tím bol cca 5-6 km vzdialený, kdesi až v ďalšej obci. Ako zásadný však pri posudzovaní vplyvov EIA vidíme najmä záber poľnohospodárskej pôdy a devastáciu ďalšej plochy na výstavbu, čo nemusí byť, ako aj výstavbu ďalšieho cestného mosta!“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR má za to, že pripomienky dotknutej obce smerujú najmä k riešeniu inteligentných priechodov pre chodcov na ceste I/18 v správe Slovenskej správe ciest (SSC). Správa o cesty I. triedy nie je predmetom činnosti navrhovateľa (NDS, a. s.), ktorý sa svojou činnosťou (výstavba úseku Diaľnice D1 Turany-Hubová) usiluje o zmiernenie dopadov dopravy na životné prostredie obyvateľov obcí cez ktoré prechádza cesta I/18 a tak zabezpečenie/budovanie všetkých požadovaných opatrení (priechody na I/18, protihlukové opatrenia na I/18 či výstavba chodníkov pozdĺž I/18) idú za správcom cesty I/18 a nie sú predmetom tohto konania. Presné umiestnenia stavieb sú predmetom územného konania a majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov je potrebné riešiť až pred stavebným konaním a detaily stavieb sú predmetom samotného stavebného konania a tak obcou vznesené pripomienky sú predmetom nasledujúcich konaní po konaniach v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR ďalej konštatuje, že nie je možné dočasné komunikácie prenechať obci na trvalé užívanie nakoľko niektoré dočasné stavby sú povolené len na výnimku a nie je navrhované ich trvalé odňatie z pôdneho fondu, či lesného fondu. Zároveň zmena dočasnej stavby na trvalú by si vyžiadala novú projektovú dokumentáciu. Presun Strediska správy a údržby diaľnice (SSÚD) zo Švošova do Stankovian nie je predmetom tejto zmeny navrhovanej činnosti.

- ***Turčianska vodárenská spoločnosť, a. s.*** vo svojom vyjadrení uvádza, že (cit.): „Nakoľko predložený materiál riešenia trasovania diaľnice D1 stále uplatňuje tunelový variant cez o.i. tunel Kornelka, zároveň si dovoľujeme opätovne nesúhlasiť s riešením

tohto variantu. Ako správca vodárenského zdroja Teplička 1,2 k.ú. Krpeľany, vzhľadom na to, že výsledky vykonaných hydrogeologických prieskumných prác v danom území pripúšťajú ohrozenie množstva a kvality podzemných vôd uvedeného VZ, žiadame rovnakou mierou dôležitosti ako sa uplatňujú ustanovenia legislatívy platnej na ochranu území NATURA 2000, uplatniť aj ustanovenia zákona č. 305/2018 Z.z. v platnom znení a to: § 3 ods. 1 a 2, v zmysle ktorých musia byť koncepcie rozvoja územia a územnoplánovacie dokumentácie vrátane dopravných záujmov riešené tak, aby sa v CHVO vykonávali len tie činnosti, ktoré zabezpečia účinnejšiu ochranu podzemných vôd a ochranu podmienok tvorby, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob (v tomto prípade) podzemných vôd. Podľa ust. § 3 ods. 3 písm. f) uvedeného zákona je v území CHVO zakázané vykonávať zemné práce, ktorými môže dôjsť k odkrytiu súvislej hladiny podzemných vôd. Nariadenie vlády SR, ktorým sa ustanovujú hranice chránených oblastí prirodzenej akumulácie vôd pre CHVO Veľká Fatra, zahŕňa pozemky s parcelnými číslami v k.ú. Krpeľany, ktoré spadajú do územia plánovanej realizácie stavby tunela Korbelka, čo je v priamom rozpore s citovanými ustanoveniami zákona č. 305/2018 Z.z. platnými pre ochranu prirodzenej akumulácie vôd v CHVO Veľká Fatra.

Vyjadrenie MŽP SR: Predmetom zmeny navrhovanej činnosti nie je zmena trasovania diaľnice D1 Turany – Hubová, nakoľko o trasovaní už bolo rozhodnuté v záverečnom stanovisku č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017. Predmetom zmeny navrhovanej činnosti sú:

- Zmeny v objekte diaľnice D1
- Zmena kategórie tunela z 2T 7,5/100 na 2T 8,0/100 podľa STN 73 7507 a ďalšie zmeny v DÚR súvisiace s tunelmi
- Zmena v šírke ekoduktov
- Úprava ľavého brehu Váhu pri moste na SSÚD a predĺženie a nadvýšenie jestvujúceho múru
- Návrh nového dočasného mosta cez rieku Váh a súvisiacich dočasných prístupových ciest
- Zmena rozsahu úprav poľných ciest
- Zmena rozsahu prístupových ciest k portálom tunelov
- Zmena rozsahu úprav lesných ciest
- Zmena rozsahu protihlukových opatrení
- Objekt 104-00 Križovatka Hubová - doplnenie a úprava vetiev
- Zmena nosnej konštrukcie mosta cez Váh (objekt 218-00) z predpätej železobetónovej konštrukcie (extrados) na oceľovú oblúkovú
- Zmeny v ostatných mostných objektoch

MŽP SR ďalej uvádza, že ustanovenie § 3 ods. 3 písm. f) z.č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd, na ktorý sa odvoláva účastník konania, zakazuje v chránenej vodohospodárskej oblasti „ťažiť nevyhradené nerasty povrchovým spôsobom alebo vykonávať iné zemné práce, ktorými môže dôjsť k odkrytiu súvislej hladiny podzemnej vody“ pričom uvedené tunely budú budované razením a nie povrchovým spôsobom a navyše portálové časti tunelov sú budované síce zemnými prácami avšak vysoko nad hladinou podzemnej vody a v žiadnom prípade nepríde k odkrytiu „súvislej hladiny podzemnej vody“. Podľa § 23 ods. 1 písm. d) zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon) je na činnosti vyžadujúce si „odkrytie hladiny podzemnej vôd v dôsledku ťažby piesku, štrku alebo iných nevyhradených nerastov“ potrebné povolenie orgánu štátnej vodnej správy, avšak v prípade zmeny navrhovanej činnosti sa nedôjde k odkrytiu „súvislej“ hladiny, nakoľko tunely budú budované

razením a nie povrchovým spôsobom.

Požiadavky zmeny navrhovanej činnosti na vstupy a výstupy

Rozhodujúcim nárokom stavby z hľadiska je záber pôdy, pričom realizácia zmeny navrhovanej činnosti si vyžiada trvalý a dočasný poľnohospodárskoho a lesného pôdneho fondu. Na výstavbu budú potrebné najmä kamenivo a štrkopiesky, prípadne iné materiály do násypov a pre betónové konštrukcie, asfalt pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónu. Najväčší objem surovín predstavujú materiály do násypov potrebné pre budovanie násypov cestných komunikácií. Počas výstavby sa uvažuje s maximálnym využitím materiálu z výkopov a razenia tunelov do násypov cestného telesa. Z jednoduchej bilancie zemných prác je zrejмый prebytok rúbaniny z tunelov v objeme vyše 700 000 m³. Tento prebytočný materiál bude odvezený a na ďalšie využitie upravený na základe zmluvného vzťahu s NDS, a.s. na vhodné lokality v okolí výstavby diaľnice D1. Na stavbu objektov diaľnice bude potrebné doviesť aj ďalší stavebný materiál s vhodnými vlastnosťami. Pre takýto prípad sa počíta s využitím otvorených ložísk stavebného materiálu. Počas prevádzky diaľnice budú potrebné suroviny na údržbu vozovky (asfalt, materiál na zimnú údržbu a pod.).

Nároky na vodu budú počas výstavby spočívať najmä v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologicкую vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti. Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologicкая voda bude odoberaná z recipientov v trase zmeny navrhovanej činnosti a na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy. V etape prevádzky navrhovanej činnosti (celej činnosti, nie len zmeny) budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky diaľnice a tunelov, na havarijné a požiarne účely, na prevádzku SSÚD a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch diaľnice. Úžitková voda pre potreby SSÚD Švošov (aj voda pre požiarne účely) bude čerpaná z vodného toku Váh prostredníctvom odberného objektu založeného v rieke Váh s objemom 6 m³ (objekt 330-56). Projektovaný akumuláčny objem požiarnej nádrže je 45 m³. Potreba úžitkovej vody je cca 2000 m³/rok. Predpokladaná potreba požiarnej vody je 25 l/s. Voda pre pitné účely v SSÚD bude podľa DÚR (objekt 330-58) zabezpečená z nového vodného zdroja (z východného portálu tunela Havran). Odhadovaná potreba pitnej vody v areáli SSÚD je spolu 5152,1 m³/rok (vrátane areálu DO PZ, HaZZ). Tunel Korbeľka - potreba vody na hasenie požiaru pre požiarny úsek je 20 l/s. Zdrojom vody pre zásobovanie požiarneho vodovodu je vodovodná prípojka. Následne je voda použitá na plnenie podzemnej požiarnej nádrže vodovodu (s objemom 180 m³) ktorá je umiestnená vedľa portálovej budovy na východnom portáli Tunel Havran - potreba vody na hasenie požiaru pre požiarny úsek je 20 l/s. Zdrojom vody pre zásobovanie požiarneho vodovodu je vodovodná prípojka. Následne je voda použitá na plnenie podzemnej požiarnej nádrže vodovodu (s objemom 180 m³) ktorá je umiestnená vedľa portálovej budovy.

V miestach sústredených bodových prítokov do tunelových rúr, ktoré nebude možné utesniť, sa zrealizuje zachytenie vody s jej následným vyvedením z tunela oddeleným potrubím do vodojemov a následným napojením do vodovodnej siete. Zachytenie pitnej horninovej vody z tunelov Korbeľka a Havran je technicky riešené tak, aby sa zamedzilo vzniku drenážneho účinku tunelových rúr a zamedzilo sa tak ovplyvňovaniu vodárenských zdrojov. Zároveň v dôsledku výstavby tunelov bude potrebné vyriešiť zásobovanie obyvateľov pitnou vodou

z iného zdroja (vybudovanie nového záchytu na inom mieste alebo vybudovanie vodovodu) ak ich zdroj bude ovplyvnený, resp. znehodnotený.

V priebehu výstavby vzniknú nároky na elektrickú energiu, ktorej potreba bude súvisieť najmä s výrobou stavebných zmesí a prevádzkou stavebných dvorov. Počas prevádzky vzniknú nároky na elektrickú energiu v súvislosti s napojením verejného osvetlenia a informačného systému diaľnice. Zároveň v etape prevádzky vzniknú požiadavky na elektrickú energiu pre zabezpečenie funkčnosti tunelov (osvetlenie, vetranie, bezpečnostná signalizácia a pod.) a pri prevádzke SSÚD. Elektrická energia bude odoberaná zo súčasnej energetickej siete. Napájanie tunelov elektrickou energiou – VN - Z dôvodu blízkosti oboch tunelov je navrhnutá jedna prípojka z distribučnej siete 22 kV do každého z nich. Pre napájanie plynových spotrebičov v objektoch SSÚD je potrebné zabezpečiť propán. Tento bude skladovaný v úložisku (objekt 330-71), ktoré pozostáva z troch zásobných nádrží, v ktorých v každej sa dá uskladniť 2,1 t skvapalneného uhl'ovodíkového vykurovacieho plynu. Skvapalnený uhl'ovodíkový plyn propán sa bude dovážať do úložiska zásobovacími autocisternami, z ktorých sa bude stáčať do príslušnej nádrže cez plniacu armatúru.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom území budú využívané najmä existujúce komunikácie. Výrazne sa na tom bude podieľať cesta I/18, ktorá bude najviac využívaná. Rovnako sa budú pre výstavbu využívať jestvujúce cesty III. triedy, ako aj miestne komunikácie v dotknutých obciach. Okrem týchto komunikácií sa príležitostne budú využívať poľné cesty, lesné cesty a účelové komunikácie. Prioritou však bude prístup a zásobovanie staveniska priamo v trase diaľnice, resp. pre tento účel vybudovanými dočasnými prístupovými cestami. Samostatné prístupové komunikácie na stavenisko sú situované hlavne v blízkosti portálov tunelov, kde sa predpokladá presun veľkého množstva vyt'azenej zeminy. Väčšina z týchto prístupových ciest zostane ako trvalé prístupy, avšak dočasná prístupová cesta na západnom portáli tunela Havran bude po ukončení stavby zrekultivovaná. Pre potrebu výstavby diaľnice a súvisiacich častí stavby sú navrhnuté plochy, ktoré bude možné využiť pre zariadenie staveniska, či už hlavné, alebo pomocné.

Prebytočný vyrúbaný materiál z tunelov sa predpokladá odvážať priamo na trvalé depónie na ďalšie spracovanie. Na dočasné depónie sa odvezie len ten materiál, ktorý nebude možné prepraviť na trvalé depónie pre obmedzenia na trasách a depóniach (pracovná doba na trvalých depóniach, nočný kl'ud v priľahlých sídelných útvaroch, dni pracovného pokoja a štátne sviatky). Rúbanina z tunelov sa na dočasné depónie dovezie a rozprestie, nebude sa tam upravovať. Zmena navrhovanej činnosti si v etape výstavby vyžiada výrub 2 924 ks stromov a 40 216 m² krovitého porastu.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál. Výkopová zemina, ktorá vzniká pri zemných prácach na stavbe, ak nie je znečistená škodlivinami a nemá charakter odpadu, sa v závislosti na svojich geotechnických vlastnostiach buď použije na spätný zásyp rýh, do násypov ciest ako podklad pod konštrukciu vozovky, alebo ak nie je použiteľná pre tento účel, tak sa odvezie na depóniu alebo skládku. Odpady vznikajúce pri prevádzke navrhovanej činnosti predstavuje najmä odpad z údržby. Údržba navrhovanej činnosti bude zabezpečovaná zo strediska správy a údržby diaľnice.

Etapa výstavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia s mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy, so vznikom odpadových vôd a rôznych druhov odpadov. Hluk a vibrácie budú vznikať počas výstavby pričom bude potrebné na ich zmiernenie zvoliť vhodné technické opatrenia. Počas prevádzky

diaľnice bude hluk zmiernený protihlukovými opatreniami. Výstavba zmeny navrhovanej činnosti bude zdrojom pracovných príležitostí hlavne pre obyvateľov z blízkeho okolia. Počas prevádzky budú zdrojom pracovných príležitostí činnosti zabezpečujúce údržbu a bezpečnosť prevádzky diaľnice.

Územná ochrana

Zmena navrhovanej činnosti prechádza cez nasledujúce chránené územia a ich ochranné pásma (OP) v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, a to OP NP Veľká Fatra, OP NP Malá Fatra, ÚEV Váh a ÚEV Veľká Fatra. Zároveň zmenou navrhovanej činnosti sú dotknuté územia sústavy Natura 2000, a to SKUEV0238 Veľká Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Rieka Váh, SKUEV0663 Šíp, SKCHVU013 Malá Fatra a KCHVU033 Veľká Fatra. Trasa zmeny navrhovanej činnosti prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou (CHVO Veľká Fatra), ktorá bola určená na ochranu významných akumulácií podzemných vôd v hydrogeologických štruktúrach triasových karbonátov mezozoika. V okolí dotknutého územia sa zároveň nachádzajú dotknuté viaceré vodárenské zdroje spolu s ich ochrannými pásmami, ktoré sú v správe Turčianskej a Oravskej vodárenskej spoločnosti a Vodárenskej spoločnosti Ružomberok využívané pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou.

V rámci vykonaného zisťovacieho konania boli identifikované nasledovné vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia:

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti bude spojená s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo sa budú prejavovať zvýšeným hlukom v dôsledku spracovania rúbaniny z tunelov, prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyvy počas výstavby je možné zmierniť hlavne organizáciou stavebnej činnosti a vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Hluk

Pre zmenu navrhovanej činnosti bol vypracovaný „Projekt nakladania s rúbaninou pre stavbu D1 Turany – Hubová“ (DOPRAVOPROJEKT, a. s., 03/2022) a „Hluková štúdia č.254/2021“ (INSL, s. r. o. Martin, 08/2021), ktorá vyhodnotila vplyv nakladania s rúbaninou z tunelov v mieste manipulácie a pozdĺž dopravných tras rozvozu na miesta trvalého uloženia z hľadiska emisii hluku.

Pri nakladaní s rúbaninou z tunelov sa predpokladajú nasledujúce zdroje hluku:

- Stacionárne zdroje hluku - nakladanie rúbaniny na korby nákladných aut, vysypanie rúbaniny z korby aut, drvenie a triedenie rúbaniny. Rozhrňanie rúbaniny v rámci depónie a pohyb ďalších mechanizmov sa uvažuje pre malý priestor pohybu vzhľadom na vzdialenosť od výpočtových bodov za stacionárny zdroj.
- Nestacionárne zdroje hluku – doprava rúbaniny nákladnými autami po stavenisku, prístupových cestách štrkových, panelových alebo asfaltových, cestách I. a III. triedy a miestnych komunikáciách.

Z hľadiska posúdenia súladu s prípustnými hodnotami hluku v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácii a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácii v životnom prostredí, možno konštatovať, že v posudzovanom chránenom území nedôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku. K dosiahnutiu predikovaných hodnôt je potrebné vo vyššom projektovom stupni/pred realizáciou, zabezpečiť podrobnejší návrh protihlukových opatrení, ktoré budú upravené na základe meraní (monitoringu) v úvodnej fáze výstavby a ich účinnosť sa bude monitorovať počas celej doby výstavby. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov možno v kritických častiach najexponovanejších dotknutých obcí očakávať priamy vplyv činnosti vyjadrený nárastom prevalencie vysokého obťažovania (PHA) do 2 %. Pri malých súboroch obyvateľov, ako sú dotknuté obce, je parameter PHA na úrovni jednotiek % iba veličinou informatívnou, ktorá ešte nežaduje prijímanie opatrení.

Emisie

Pre Projekt nakladania s rúbaninou pre stavbu D1 Turany – Hubová (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 03/2022), bola vypracovaná aj samostatná Emisná štúdia č. 254 (INSL, s.r.o. Martin, 08/2021). Pri nakladaní s rúbaninou budú predpokladané nasledovné zdroje emisii v procese: nakladanie rúbaniny na korby nákladných aut, vysypanie rúbaniny z korby aut, drvenie a triedenie rúbaniny. Rozhrňanie rúbaniny v rámci depónie a pohyb ďalších mechanizmov sa uvažuje pre malý priestor pohybu vzhľadom na vzdialenosť od výpočtových bodov za bodový zdroj. Podľa výsledkov modelového výpočtu sa za normálnych rozptylových podmienok (stabilita ovzdušia 1 D, plošný zdroj, dýchacia zóna vo výške 1,5 m) odhaduje priemerná ročná koncentrácia PM₁₀ z posudzovanej činnosti na kritickom území obytnej zóny s trvalým výskytom osôb v intervale <1,0 až max.25 µg/m³, pričom limit predstavuje 40 µg/m³. Pri PM_{2,5} je to <0,75 až po max.16 µg/m³ (limit je 20 µg/m³). Minimálne hodnoty sú dosahované vo výpočtových bodoch v Krpeľanoch a Nolčove, maximálne hodnoty v Stankovanoch a v Švošove. Pri škodlivine NO₂ boli vypočítané hodnoty v intervale od 2 µg/m³ (Turany, Krpeľany, Švošov) až do 33 µg/m³ (Stankovany) (limit je 40 µg/m³). Vplyv činnosti nakladania s rúbaninou na životné prostredie z hľadiska emisii si žiada vyhodnocovať na celom úseku jej transportu. Trasa transportu rúbaniny k odberateľom prechádza cestami I/18, I/59 a I/70 intravilánmi obcí, kde by sa dalo očakávať zvýšenie rizika vysokého obťažovania obyvateľstva. Vzhľadom na značne vysoké intenzity dopravy na cestách I/18, I/59 a I/70 nedôjde k významnému navýšeniu emisných hladín znečisťujúcich látok v najviac exponovaných miestach. transportu k odberateľovi Prefa Invest a.s. Sučany vedie okrem cesty I/18, diaľnice D1, rýchlostnej cesty R3 aj úsekom cesty III/2137, ktorý nedosahuje vysoké intenzity dopravy, nachádza sa ale v dostatočnej vzdialenosti od intravilánov obce Sučany a mesta Martin na to, aby nárast dopravy spôsobený transportom rúbaniny neovplyvnil imisnú situáciu v obytnej zóne. Líniové zdroje na komunikáciách v obciach Stankovany, Ľubochňa, Krpeľany a Švošov pri nakladaní s rúbaninou v úsekoch nespôsobia kumulatívne prekročenie krátkodobého denného a dlhodobého ročného limitu TZL, PM¹⁰, PM^{2,5}, NO² z ťažkej dopravy. Ostatne znečisťujúce latky VOC (CxHy), benzén a 8 hod maximálna CO budú tiež pod zákonnými limitnými hodnotami.

Počas prevádzky

Hluk

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí budúcej diaľnice D1 bola vypracovaná „Hluková štúdia“ (DUR, DOPRAVOPROJEKT a.s. 11/2018). Na základe vykonaných

výpočtov a analýz sa v hlukovej štúdií konštatuje, že (cit.): „Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp konštatujeme, že z hľadiska prevádzky samotnej diaľnice D1 v riešenom úseku dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v niekoľkých lokalitách, pre ktoré boli navrhnuté primárne protihlukové opatrenia“. Protihlukové opatrenia sú navrhované pri obciach Nolčovo, Krpeľany, Ratkovo, Stankovany, Lubochňa, Švošov. V Hlukovej štúdií je ďalej uvedené (cit.): „Hlukovú záťaž v území ovplyvňujú aj iné zdroje hluku, najviac však dvojkolajová železničná trať č. 180 v bezprostrednej blízkosti obcí Krpeľany, Stankovany, Lubochňa a Švošov. Riešenie protihlukovej ochrany tohto zdroja hluku nebolo úlohou tejto hlukovej štúdie. Vedenie trasy diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová si vyžiada realizáciu celkovo 8 477 m protihlukových stien vo výškach 2 až 5 m“.

Emisie

Spolu s oznámením o zmene navrhovanej činnosti bola predložená aj „Exhalačná štúdia“ (DUR, DOPRAVOPROJEKT a.s. 11/2018), ktorá bola vypracovaná na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Vzhľadom na veľkú prípustnú limitnú hodnotu $10000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pre CO nie je tato škodlivina pre cestnú dopravu ďalej vyhodnocovaná. Bol hodnotený ročný vplyv oxidov dusíka (NOx), tuhých častíc a polietavého prachu (PM) a benzénu (C6H6). Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Pri výpočte sa uvažovalo s priemernými veternými pomermi, s veternou ružicou umožňujúcou znázornenie koncentrácií sústredených čo najbližšie pri zdroji, čo v rámci nastavení výpočtového softwaru CadnaA a použitej metodiky TALuft2002 znamená vyššie pozorované hodnoty. Vetrание tunelov v pozdĺžnom smere je zohľadnené vo výpočtovom modeli. Škodliviny sú spočítané ako priemerne hodnoty pre ročný interval. Výsledky výpočtov sú znázornené na imisných mapách, ktoré sú súčasťou exhalačnej štúdie. Na základe „Exhalačnej štúdie“ je možné konštatovať, že (cit.): „Z imisných máp vyplýva, že obyvatelia v dotyku s trasou diaľnice D1 nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej diaľnici. V čase spracovania štúdie neboli zistené žiadne zámery, ktoré by ovplyvnili uvedenú predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných diaľnicou v sledovaných lokalitách nie sú prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že vedenie trasy diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová bude spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy“.

Počas prevádzky

Nepriaznivými vplyvmi počas prevádzky rýchlostnej cesty budú najmä znečistenie ovzdušia, hluková záťaž, vizuálna a fyzická bariéra, či riziko dopravných nehôd.

Na základe „Exhalačnej štúdie“ (DUR, DOPRAVOPROJEKT a.s. 11/2018) štúdie sa počas výstavby predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Na základe uvedeného bude potrebné prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť na staveniskovú dopravu, udržiavať v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácií tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší. Na základe imisných máp je možné konštatovať, že (cit.): „obyvatelia v okolí trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy“.

Na vyhodnotenie hlukovej štúdie bola pre zmenu navrhovanej činnosti vypracovaná hluková štúdia „*Hluková štúdia, I. úsek*“ (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018). Na základe vykonaných výpočtov a analýz sa v predloženej štúdii konštatuje, že (cit.): „*na navrhovanom úseku rýchlostnej cesty bude dochádzať k prekročovaniu hygienických limitov, a preto bude potrebné prijať stavebno-technické opatrenia na zníženie úrovni hladín hluku*“. V rámci zmeny navrhovanej činnosti je navrhovaných 3453 m protihlukových opatrení, avšak aj napriek navrhovaným protihlukovým stenám bude pre niektoré rodinné domy v blízkosti navrhovanej rýchlostnej cesty stále predpokladané prekročovanie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre pozemnú dopravu. Pre tieto objekty je potrebné riešiť protihlukové opatrenia návrhom sekundárnych opatrení na ich fasádach (vzduchová nepriezvučnosť obvodových plášťov budov, vzduchová nepriezvučnosť okien).

Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie

Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie bolo vykonané na základe výsledkov hlukovej a exhaláčnej štúdie. K hlavným faktorom, ktoré je možné z hľadiska vplyvu zdravia na obyvateľstvo pokladať za významne sú škodliviny v ovzduší - oxidy dusíka NO_x z nich najmä NO₂, TZL (tuhe znečisťujúce latky) frakcie PM_{10,2,5} a benzén. Ďalším významným fyzikálnym faktorom podieľajúcim sa na kvalite života obyvateľstva je hluk.

Z výsledkov predikcie koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v určených výpočtových bodoch vyplýva, že:

- prírastok priemernej ročnej koncentrácie NO₂ z mobilných zdrojov diaľnice D1 Turany – Hubová a ciest I/18 a I/70 bude podlimitný a z pohľadu zdravotného rizika na úrovni HQ 0,450. Z uvedeného vyplýva, že príspevok zdravotného rizika vznikajúceho z expozície NO₂ oxidu dusičitého z dopravy bude na dotknutom území po vybudovaní diaľnice akceptovateľný aj s pripočítaním pozad'ových hodnôt koncentrácie.
- predpokladaný príspevok zdravotného rizika vznikajúceho z expozície TZL suspendovaných častíc frakcie PM₁₀ súvisiaceho s uvedenou činnosťou bude na dotknutom území minimálny. Výsledný HQ sa bude pohybovať maximálne na úrovni HQ = 0,025. So započítaním pozad'ových imisii na úrovni maximálne HQ = 0,4 v obytnej zóne.
- predpokladaný príspevok zdravotného rizika vznikajúceho z expozície TZL suspendovaných častíc frakcie PM_{2,5} súvisiaceho s uvedenou činnosťou bude na dotknutom území minimálny. Výsledný HQ sa bude pohybovať maximálne na úrovni HQ = 0,038. So započítaním pozad'ových imisii na úrovni maximálne HQ = 0,638 v obytnej zóne.
- Súhrnný prírastok škodlivín v obciach obytnej zóny rodinných domov v okolí je minimálny. Hodnoty HQ sa budú pohybovať číselne v desatinách, teda nebude prekročovať hodnotu 1. Podľa metodiky US EPA súhrnný index toxickej nebezpečnosti pre definované referenčne miesta najbližších obytných sídiel pre chemické faktory HI < 1 t.j. riziko je akceptovateľné.
- zdravotné riziko z inhalačnej expozície benzénu v úseku bezprostredne blízkej obytnej zástavby vyvolaného prevádzkou diaľnice je medzi 2,255 E-7 a 1,218 E-6. Pravdepodobnosť ochorenia na leukémiu je minimálne vyššia, než riziko doporučované US EPA pre populáciu t.j. 1 x 10⁻⁶ o 1,00 E- 6, jedno ochorenie na milión navyše spôsobené pôsobením karcinogénneho chemického faktora benzénu. Priemerná ročná objemová koncentrácia benzénu sa však nachádza pod zákonným imisným limitom 5 µg/m³. Výpočtovo aproximovaná modelovaná izolína maximálnej priemernej ročnej koncentrácie je <1 µg/m³.

Na základe uvedeného je možné predpokladať, že dlhodobé riziko zmeny kvality ovzdušia vznikajúce z imisného zaťaženia diaľnice prislúchajúcich komunikácii, je možné považovať za prijateľné a bez prekročovania dlhodobých limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia.

Z výsledkov predikcie hlukových pomerov vyplýva, že pre stav s realizáciou predmetného úseku diaľnice D1 a s realizáciou navrhovaných protihlukových opatrení je možné očakávať, že bude hluková situácia v dotknutom chránenom vonkajšom prostredí výrazne priaznivejšia ako bez realizácie diaľnice – nulový variant pre rok 2037.

Zároveň na základe záverov „*Hodnotenia zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie*“ (Inžinierske služby, spol. s r. o. 2022) je možné konštatovať, že realizáciou zmeny navrhovanej činnosti dôjde k významnému zníženiu počtu nehôd a dopravných kolízií. Výstavbou diaľnice dôjde ku skráteniu jazdnej doby, zníženiu škôd spôsobených dopravnými nehodami vrátane škôd vyvolaných na zdraví v dôsledku havárií.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Zmena navrhovanej činnosti bude významnou mierou ovplyvňovať horninové prostredie. Budovaním hlbokých zárezov, násypov, stabilizáciou svahov opornými a zarúbanými múrmi, mení jeho súčasný geomorfologický tvar so sprievodnými zmenami stability i vnútornej štruktúry horninového prostredia. Výrazne zásahy do prostredia prebiehajú najmä počas výstavby a doznievajú v období jeho prevádzky.

Počas výstavby

- Medzi rozhodujúce vplyvy diaľnice na horninové prostredie patria najmä tieto faktory:
- narušenie stability svahov zemnými prácami odľahčením i prítlažením, zmenou sklonu,
 - vznik alebo aktivizácia už stabilizovaných zosuvov,
 - ovplyvnenie horninového prostredia razením tunelov
 - erózia a zvetrávanie,
 - nakyprenie, stláčanie, sadanie, sufózia,
 - tvorba hald a úložísk z ukladania vyťaženého a odtáženého materiálu z budovania zárezov a tunelov.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sa najviac prejavujú v období výstavby najmä hĺbením zárezov, razením tunelov a úsekmi vysokých násypov. Úpravou nivelety diaľnice v tuneli a zohľadnením požiadaviek objednávateľa na kategóriu tunela 2T-8,0 dochádza k navýšeniu objemov rúbaniny z tunelov o cca 42%. V celkovej bilancii zemných prác evidujeme navýšenie potreby násypov, ktoré bude dostatočne vykryté materiálom, získaným z výrubu tunelov a z výkopov v trase diaľnice. Samostatnou prílohou k Oznámeniu o zmene je „*Projekt nakladania s rúbaninou pre stavbu D1 Turany – Hubová*“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 03/2022), v ktorom je podrobne riešené nakladanie a manipulácia s rúbaninou z tunelov Korbeľka a Havran, dočasné depónie, úprava, využitie do objektov stavby diaľnice, bilancie a trasy prevozu materiálov, z ktorého vyplýva veľmi racionálne a účelné využitie všetkých výkopových zemín a výrubu z tunelov. Z bilancie zemín vyplýva prebytok cca 700 000 m³ materiálu z rúbaniny z tunelov. Prebytočný materiál z výrubu tunelov bude trvalo uložený na dohodnutých depóniách. Vzhľadom na to, že sa jedná o kvalitný materiál vhodný na postupné ďalšie využitie, záujem o odobratie tohto materiálu prejavili spoločnosti - PREFA Invest a.s. Sučany, C&V Sopúch Vladimír Oravská Poruba a Metrostav-PK, a.s. Žilina. Je predpoklad účelného využitia bez potreby vytvárania nových depónií, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na reliéf a vzhľad krajiny

Vplyvy na klimatické pomery

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na zmenu klímy predstavuje:

- *odstránenie vegetačného krytu* - v doteraz prevažne vlhkých a chladných komplexoch tunajších biotopov vznikne, resp. prípravnými prácami v trase úžinových variantov už vznikol kontrastný koridor pre šírenie sucha, tepla a cudzorodých organizmov. Tento vplyv je umocnený súčasťou meniacou sa klímou, otepľovaním a vysušovaním vlhkej a chladnej mozoľime.
- *vybudovanie spevnených plôch* - asfaltový povrch diaľnice bude generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby čím bude dochádzať k prehrievaniu lokality a k zmene mikroklimy. Tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne v blízkosti vzácnych biotopov.
- *rozsiahle zemné práce v geologicky nestabilnom prostredí* - odstránenie vegetačného krytu môže spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia. Účinky tejto činnosti sa už prejavili na severných svahoch Kopy oproti obci Kraľovany, kde bol na odlesnenom úseku v rámci prípravných prac pozorovaný zosuv pôdy.
- *prevádzka na diaľnici* - produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Emisie VOC a NOx budú prispievať k tvorbe troposferickej zóny počas slnečných teplých dní.
- *odvodnenie diaľnice* - v čase intenzívnej zrážkovej činnosti bude dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k prudkému zvýšeniu prietokových stavov v recipientoch. Riziko povodni sa však s ohľadom na kapacitu hlavného recipientu rieky Váh, ako aj sústavu vodných diel na riekach Orava a Váh nepredpokladá.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované „*Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy*“ (Vodné zdroje Slovakia, 2022), pričom v štúdií je konštatované nasledovné (cit.): „*Na základe výsledkov posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy boli v investičnej fáze infraštruktúrneho projektu diaľnice D1 Turany – Hubová identifikované nízke a stredné riziká na projekt. Stredné riziká boli identifikované na úrovni dopravnoprevádzkových funkcií diaľnice, ktoré môžu byť vplyvom nepriaznivých poveternostných podmienok, spôsobených tiež zmenou klímy, obmedzené. Ide o prejavy ako silný vietor, silný dážď, snehové javy, námraza, búrka a hmla, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k uzatvoreniu diaľnice. Uvedené obmedzenia sú však dočasného charakteru a vzhľadom na prijaté opatrenia umožňujúce včasnú identifikáciu a reakciu na vzniknutú situáciu, predstavujú prijateľné riziko. Prvky dopravnej infraštruktúry vrátane diaľnice sú významne exponované klimatickým javom ako silné dažde a búrkové javy. Tieto samé o sebe predstavujú pre projekt diaľnice len nízke riziko. Môžu však aktivovať svahové pohyby – zosuvy, ktoré sa vyskytujú v trase projektovanej diaľnice D1 a v blízkom okolí. Vzhľadom na realizované opatrenia stabilizácie, odvodnenia svahov a zabezpečenia ich monitorovania je riziko malé. Závažné poškodenie diaľničnej infraštruktúry, ktoré by vyžadovalo prijatie mimoriadnych opatrení, významnú až zásadnú zmenu technického riešenia stavby alebo trvalé uzatvorenie prevádzky v dôsledku zničenia stavby vplyvom zmeny klímy je vzhľadom na stavebno-technické zhotovenie stavby a jej súčastí a prijaté opatrenia vzácné až nepravdepodobné. Na základe uvedeného možno konštatovať, že opatrenia prijaté na zabezpečenie odolnosti projektu diaľnice D1 Turany – Hubová na súčasnú premenlivosť klímy a jej budúce prejavy sú dostatočné a nenavrhujú sa nové adaptačné opatrenia. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP), kedy budú známe výsledky doplnkového inžinierskogeologického prieskumu bude potrebné opätovne posúdiť infraštruktúrny projekt z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy“.*

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti dôjde k znečisteniu ovzdušia, ktoré bude spôsobné najmä zvýšenou prašnosťou a vyšším obsahom výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami). Na základe uvedeného bude potrebné vypracovať plán organizácie výstavby a plán organizácie dopravy, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou. Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhl'ovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Pre zmenu navrhovanej činnosti bola vypracovaná „*Exhalačná štúdia*“ (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018), ktorá bola vypracovaná na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad rokov po uvedení stavby do prevádzky. Na základe tejto štúdie sa počas výstavby predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Na základe uvedeného bude potrebné prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť na staveniskovú dopravu, udržiavať v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší. Na základe imisných máp je možné konštatovať, že (cit.): „*obyvatelia v okolí trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy*“.

Vplyvy na vodné pomery

Povrchové vody

Počas výstavby

Zmenou navrhovanej činnosti bude dotknutým útvarom povrchovej vody vodný útvar SKV0006 Váh. V etape realizácie prác na stavebných objektoch 220-00 Dočasný most cez Váh k tunelu Korbeľka v Krpeľanoch a 561-00 Úprava rieky Váh pri dočasnom moste 220-00, najmä pri sypaní polostrovov potrebných pre zhotovenie podpery 2 a 3 ako aj pri demontáži dočasného mosta cez rieku Váh v rkm 293,00 budú práce prebiehať priamo v útvare povrchovej vody SKV0006 Váh, resp. v jeho bezprostrednej blízkosti. Na základe uvedeného možno predpokladať, že v dotknutých častiach útvaru povrchovej vody SKV0006 Váh môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako narušenie dna koryta toku, zakalovanie toku, narušenie brehov najmä zemnými prácami, prísunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, narušenie morfologických podmienok najmä pri zhotovovaní štetovnicových stien, sypaní polostrovov a budovaní ochrany z kamenného záhou, v dôsledku čoho dôjde v dotknutom úseku útvaru povrchovej vody SKV0006 Váh

k zúženiu prietochného profilu, k zvýšeniu rýchlosti prúdenia ako aj k zmene vlastnosti substrátu, ktoré sa môžu lokálne prejavovať narušením bentickej fauny a ichtyofauny, nakoľko tieto prvky biologickej kvality sú citlivé na hydromorfologické zmeny (makrofyty a fytobentos, ryby, fytoplankton pre tento vodný útvar nie je relevantný). Po ukončení raziacich prác tunela Korbeľka a odstránení dočasného mostného objektu, tieto dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0006 Váh sa vrátia do pôvodného stavu resp. sa k nemu čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického stavu.

Podľa „Dokumentácie následného posúdenia“ (DPP Žilina, 06/2022) vplyv výstavby/činnosti diaľnice D1 Turany – Hubová na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0472 Váh ako celku sa nepredpokladá. Rovnako sa nepredpokladá ani ovplyvnenie morfológických podmienok (usporiadanie riečeho koryta, premenlivosť jeho šírky a hĺbky, rýchlosť prúdenia, štruktúra a substrát koryta rieky a štruktúra pobrežného pásma) útvaru povrchovej vody SKV0472 Váh, ani zhoršenie situácie z hľadiska podporných fyzikálno-chemických prvkov kvality ako aj špecifických syntetických znečisťujúcich látok a špecifických nesyntetických znečisťujúcich látok.

Výstavbou navrhovanej diaľnice D1 Turany – Hubová budú ovplyvnené aj ďalšie vodné toky. Povrchové vodné toky, ktoré priamo súvisia s výstavbou diaľnice sú v km 3,1 D1 Biely potok, situovaný v blízkosti západného portálu tunela Korbeľka. Biely potok sa odporúča počas výstavby diaľnice dočasne zatrubiť, aby nedošlo vplyvom stavebného ruchu ku zhoršeniu kvality vody vplyvom častého prejazdu stavebných mechanizmov v oblasti západného portálu tunela.

V km 11,6 D1 sa vyskytuje Švošovský potok, ktorý preteká ponad tunel Havran. Vplyvov razenia tunela Havran sa však nepredpokladá zdrenovanie potoka Švošov, nakoľko v tomto úseku je tunel navrhovaný ako komplexne nepriepustný tunel (hydroizolácia) pre zabránenie zmeny bilančného stavu potoka Švošov.

V dotknutom území sa taktiež nachádzajú aj ďalšie útvary povrchových vôd, ktorými sú vodné útvary povrchových vôd SKV0417 Komjatná, SKV0146 Krpeliánsky kanál a SKV0135 Ľubochnianka. V etape výstavby budú využívané technologické postupy, ktoré zabránia zmene kvality povrchovej vody a počas prevádzky diaľnice sú navrhnuté ORL, ktorými sa zabráni úniku nežiadúcich látok do povrchových vôd. Vzhľadom aj na situovanie útvarov voči činnosti/stavbe diaľnice D1 Turany – Hubová nebude mať diaľnica vplyv na tieto vodné útvary a nebude ovplyvnený ich ekologický a chemický stav.

Počas doby výstavby tunelov treba uvažovať s odvedením vôd, ktorými sú voda z horninového masívu, úžitková (technologická) voda a zrážková voda. Odvádzanie pritekajúcich vôd sa musí zaistiť počas celej doby výstavby tunela, a to zo všetkých pracovísk. Zároveň všetky odvádzané vody z tunela, či z plôch zariadenia staveniska sa musia pri vypúšťaní zbaviť všetkých nečistôt (ropné produkty, kal, cudzorodé látky, nečistoty, atď.) v zmysle platných hygienických predpisov. V prípade, ak sa pri razení vyskytnú horniny náchylné na objemové zmeny alebo horniny náchylné na mäknutie alebo plastické pretváranie, musí sa horninová voda v mieste výskytu okamžite zachytiť a odvieť do príslušných odvodňovacích vedení. Používanie úžitkovej (technologickéj) vody sa musí redukovať na minimum. Všetka prevádzková voda sa musí okamžite čerpadlami odstrániť. Opatrenia na ochranu vôd je nutné zabezpečiť aj v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami.

Počas prevádzky

Odvodnenie vozoviek je stavebne riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky diaľnice. Jednotlivé úseky diaľnice D1 sú odvodnené kanalizáciou v úsekoch km 0,000 – 3,240 D1, km 9,280 – 9,673 D1 a km 12,520 – 13,510 D1. Na príslušnom úseku kanalizácie sú navrhnuté objekty – odlučovače ropných látok (garantovaná koncentrácia ropných látok NEL na výstupe z ORL- do 0,2 mg/l), výustné potrubia do príľahlých recipientov a chráničky. Kanalizačné stoky boli dimenzované na základe výpočtu prietokov množstva dažďových vôd. Kapacita ORL je navrhovaná s 25% rezervou. V tuneloch Korbeľka a Havran je riešené odvodnenie vozovky v tuneli a aj drenážne odvodnenie tunelov. Zachytenie a odvedenie znečistenej vody z vozovky a chodníkov tunelov je riešené samostatným odvodňovacím systémom pomocou štrbinových odvodňovacích žľabov v celej dĺžke tunela. Odvodnenie je vedené rovnobežne s pozdĺžnym sklonom tunelovej rúry a gravitačne tak odvádza vodu na portály. Na najnižšom mieste na portáloch je odvodnenie povrchu vozovky zaústené do vonkajšej kanalizácie a následne cez rozdeľovaciu šachtu zaústené do diaľničnej kanalizácie. V prípade havárie alebo čistenia tunela je automaticky v rozdeľovacej šachte presmerovaná do havarijnej nádrže v zmysle STN 73 7507. Havarijná nádrž bude zriadená na oboch portáloch tunela (Korbeľka).

Podzemné vody

Pre zmenu navrhovanej činnosti bol vypracovaný „*Technologický postup prác pre zabránenie zmeny režimu podzemných vôd (HEC)*“ (DPP Žilina, s.r.o., 03/2022), ktorý je zameraný na podrobné riešenie opatrení počas výstavby tunelov Korbeľka a Havran. Podzemná voda je viazaná predovšetkým na zložitý systém puklín s veľmi variabilným koeficientom priepustnosti, lokálne až s otvoreným systémom puklín a môže prúdiť v závislosti na puklinovo-krasové prostredie rôznymi smermi sa rôznymi smermi. Vzhľadom na vysokú priepustnosť karbonatického masívu sa predpokladá, že výstavbou tunela Korbeľka – v prípade, že nebudú realizované vhodné technické opatrenia – môže dôjsť k úplnému zdrénovaniu uvedených vodných zdrojov. Aj keď bol zrealizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, ktorý mapuje horninové prostredie v trase tunelov Korbeľka a Havran ako aj hydrogeologické pomery širšieho územia, nie je možné vylúčiť vplyv razenia tunelových rúr na režim podzemných vôd resp. na pomery vodných zdrojov.

Počas výstavby

Trasa diaľnice D1 po vstupné portály tunela Korbeľka, vrátane mostného objektu 213-00 ponad aluviálnu nivu Váhu do križovatky Hubová a čiastočne územie SSÚD prechádza útvaram podzemnej vody SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov horného toku Váhu a jeho prítokov a útvaram podzemnej vody SK2002100P Medzizrnové podzemné vody Turčianskej kotliny. Obidva útvary podzemných vôd SK1000500P aj SK2002100P majú kvantitatívny stav – dobrý a chemický stav – dobrý. Na základe prieskumných prác realizovaných v trase diaľnice nedôjde k zmene kvantitatívneho a chemického stavu, mierne ovplyvnenie bude počas výstavby diaľnice, ale po jej ukončení a pri dodržaní všetkých technických podmienok sa zmena kvantitatívneho ani chemického stavu nepredpokladá. V tunelových úsekoch trasa diaľnice D1 prechádza útvaram podzemnej vody - SK200270KF Dominantné krasovo-puklinové podzemné vody Veľkej Fatry, Chočských vrchov a Západných Tatier. Vodný útvary SK200270KF je charakterizovaný v zlom kvantitatívnom stave a v dobrom chemickom stave. Pre overenie vplyvu výstavby budúcich tunelov Korbeľka a Havran na prúdenie podzemných vôd vypracovaný hydraulický model prúdenia podzemných vôd pre neovplyvnený stav a stav počas razenia tunelov ako celku, bez ohľadu na postupnú ražbu tunela v čase.

Hydraulický model tunel Korbeľka

Cieľom hydraulického modelovania bolo overenie možného vplyvu tunela Korbeľka na prúdenie podzemných vôd v masíve vrchu Kopa a predpoklad miery ovplyvnenia výdatností vodných zdrojov v bezprostrednom okolí odvodnených tunelových rúr.

- Scenár: realizácia tunela bez opatrení - pozdĺž tunelových rúr by došlo na viacerých miestach ku zníženiu voľnej hladiny podzemnej vody najmä v úvodnej časti (západ), kde je niveleta tunelových rúr na nižšej úrovni a je pod hladinou podzemnej vody a v centrálnej časti, kde prechádza tunel priepustnými horninami severnej kryhy dolomitov a vápencov hronika. . Pri tomto scenári bude mať najväčší vplyv na režim podzemnej vody drenáž v úseku km 1,7 až 2,7 (TKB-2 až TKB-5), kde dôjde ku odvedeniu vôd z dobre zvodnených vápencov napájajúcich oblasť vodný zdroj Teplica. V tomto úseku vzhľadom k významnému vodárenskému zdroju bude nevyhnutné realizovať opatrenia.
- Scenár: realizácia tunela s navrhovanými opatreniami - Simuláciou drenážneho vplyvu tunelových rúr bolo zistené významne menšie ovplyvnenie prúdenia podzemných vôd väčšinou iba lokálneho významu. Nedôjde ku zásadným zmenám smerov prúdenia ani množstva podzemnej vody a významne klesne riziko ohrozenia vodného zdroja Teplica a vodného zdroja na severe masívu Kopy. Napriek zvoleným opatreniam je predpoklad, že najviac bude ovplyvnený VZ Korbeľka, ktorý je veľmi závislý od lokálnych pomerov, má nízku a premenlivú výdatnosť. Pri realizácii navrhovaných opatrení bude priemerný pokles hladín podzemných vôd v masíve Kopa znížený o 28,2 m pri minimálnom stave hladiny podzemných vôd v porovnaní s variantom bez opatrení, kedy dôjde k priemernému poklesu hladín podzemných vôd v masíve Kopa o 45,8 m. Zmeny výdatností vodných zdrojov budú významne nižšie pri variante s opatreniami.

Výstavbou diaľnice D1 Turany – Hubová, tunelom Korbeľka, na základe výsledkov monitoringu zo stopovacích skúšok a hydrogeologického modelovania je možný predpoklad potencionálneho ovplyvnenia čiastkového rajónu VH 10 a VH 50, ktoré sú súčasťou útvaru SK200270KF Dominantné krasovo-puklinové podzemné vody Veľkej Fatry, Chočských vrchov a Západných Tatier. Celkové využiteľné množstvo podzemných vôd rajónu VH-10 je 76,85 l.s-1. V prípade, že nebudú realizované navrhnuté technické opatrenia v rámci výstavby diaľnice D1 Turany – Hubová, mohlo by dôjsť k čiastočnému zdrénovaniu vodných zdrojov v lokalitách Krpeľany – Teplička, Kraľovany – Pod Kopou, Rojkov – prameň, Ľubochňa – Korbeľka a Ľubochňa – Fatra vplyvom drenážneho účinku tunela, ktorých celkové využiteľné množstvo je 52,08 l.s-1 a výdatnosť vodných zdrojov by mohla klesnúť o 8,03 l.s-1 čo predstavuje potenciálne ovplyvnenie čiastkového rajóna VH-10 o 10,45 %.

Pri realizácii technických opatrení by mohlo podľa hydrogeologického modelovania dôjsť k zníženiu výdatnosti vo vodných zdrojoch o 5,52 l.s-1, čo predstavuje potenciálne ovplyvnenie rajóna VH-10 o 7,18%. V prípade úplnej neúčinnosti navrhnutých technických opatrení by vplyvom výstavby diaľnice mohlo potenciálne dôjsť, a to predovšetkým vplyvom nežiadúceho drenážneho účinku tunela, ku celkovému 0,22 % zníženiu využiteľného množstva podzemných vôd útvaru SK200270KF (maximálne celkom 8,03 l.s-1), čo nemá zásadný vplyv na zmenu bilančného stavu a celkový bilančný stav útvaru podzemnej vody bude aj po vybudovaní diaľnice definovaný ako dobrý bilančný stav. V čiastkovom rajóne VH 50 – čiastkový rajón križňanského príkrovu V od Korského nie sú evidované žiadne odbery podzemných vôd. Výstavbou diaľnice sa nepredpokladá vplyv na rozptýlené vodné zdroje v čiastkovom rajóne VH-50. V súčasnosti je kvantitatívny stav útvaru podzemných vôd

SK200270KF charakterizovaný ako zlý a chemický stav dobrý. Výstavbou diaľnice s tunelom Korbalka so všetkými navrhovanými technickými opatreniami sa nepredpokladá zmena kvantitatívneho a chemického stavu útvaru podzemných vôd SK200270KF.

Hydraulický model tunel Havran

Cieľom hydraulického modelovania bolo overenie možného vplyvu tunela Havran na prúdenie podzemných vôd v masívoch vrchov Havran a Ostré v oblasti Šípskej Fatry a predpoklad miery ovplyvnenia výdatností vodných zdrojov v bezprostrednom okolí tunelových rúr.

- Scenár: stav bez opatrení - pokles hladín pri vybudovaní tunela bez opatrení je možné očakávať jednak v centrálnej časti masívu Havrana, kde ale je relatívne nízke zvodnenie. Významnejší pokles hladín nastane v miestach alúvia bezmenného potoka v Švošove pod vodným zdrojom Dušička. V týchto miestach by vzhľadom na existenciu zlomov, ktoré určili tvar doliny, a ich možnú relatívne vysokú priepustnosť mohlo v extrémnom prípade dôjsť až ku priesaku celého prietoku bezmenného potoka do tunela. Opatrenia v týchto miestach preto na základe výsledkov prieskumu potvrdeného modelovaním sú nevyhnutné. Numerickým modelovaním simulované poklesy piezometrických výšok sa prejavia aj na zmenšení prítoku vody do miest drenážnych prvkov predstavujúcich pramene vodárenských zdrojov.
- Scenár: ovplyvnený stav s realizovanými opatreniami - Simuláciou drenážneho vplyvu tunelových rúr bolo zistené významne menšie ovplyvnenie prúdenia podzemných vôd väčšinou iba lokálneho významu a menší celkový vplyv na výdatnosti vodárenských zdrojov. V miestach nivy bezmenného potoka v Švošove pod vodným zdrojom Dušička bude vplyv tunela významne nižší a opatrenia zabránia nežiadúcemu prieniku vody z alúvia do tunelových rúr. Opatrenia v týchto miestach vzhľadom na možný výskyt priepustnejších zlomových pásiem nezachytených vrtni sú nevyhnutné. Pri realizácii navrhovaných opatrení sa predpokladá pokles hladín podzemných vôd v masíve Havran o 12,2 m pri minimálnom stave hladiny podzemných vôd . Pri návrhu bez opatrení sa očakáva pokles hladín podzemných vôd o 18,6 m. Správne realizované opatrenia vrátane injektáže okolia tunela majú potenciál utesniť tunel tak, že jeho drenážny účinok poklesne na úroveň jednotiek percent voči otvorenému tunelu, v takom prípade môže byť celkový vplyv na obeh podzemných vôd v masíve Havran a na vodný zdroj Dušička a pod Suchou dolinkou zanedbateľný.

Výstavbou diaľnice D1 Turany – Hubová, tunelom Havran, na základe výsledkov monitoringu zo stopovacích skúšok a hydrogeologického modelovania je možný predpoklad potencionálneho ovplyvnenia čiastkového rajónu VH 20, ktorý je súčasťou útvaru SK200270KF Dominantné krasovopuklinové podzemné vody Veľkej Fatry, Chočských vrchov a Západných Tatier. Celkové využiteľné množstvo podzemných vôd rajónu VH-20 je 70,38 l.s-1. V prípade, že nebudú realizované navrhnuté technické opatrenia v rámci výstavby diaľnice D1 Turany – Hubová, mohlo by dôjsť k čiastočnému zdrénovaniu vodných zdrojov v lokalitách Švošov - Dušička a Stankovany - Pod Suchou Hôrkou, ktorých celkové využiteľné množstvo je 11,18 l.s-1 (k 12/2021) a výdatnosť vodných zdrojov by mohla poklesnúť o 1,77 l.s-1, čo predstavuje potenciálne ovplyvnenie čiastkového rajóna VH-20 o 2,51 %. Pri realizácii technických opatrení, by mohlo podľa hydrogeologického modelovania dôjsť k zníženiu výdatnosti vo vodných zdrojoch o 1,32 l.s-1, čo predstavuje potenciálne ovplyvnenie rajóna VH-20 o 1,87%.

V prípade úplnej neúčinnosti navrhnutých technických opatrení by vplyvom výstavby diaľnice mohlo potenciálne dôjsť, a to predovšetkým vplyvom nežiadúceho drenážneho účinku tunela, ku celkovému 0,05 % zníženiu využiteľného množstva podzemných vôd útvaru SK200270KF (maximálne celkom 1,77 l.s) , čo nemá zásadný vplyv na zmenu bilančného stavu a celkový bilančný stav útvaru podzemnej vody bude aj po vybudovaní diaľnice definovaný ako dobrý bilančný stav. V súčasnosti je kvantitatívny stav útvaru podzemných vôd SK200270KF charakterizovaný ako zlý a chemický stav dobrý. Výstavbou diaľnice s tunelom Havran so všetkými navrhovanými technickými opatreniami sa nepredpokladá zmena kvantitatívneho a chemického stavu útvaru podzemných vôd SK200270KF. Z dôvodu výskytu kriedového flyšového súvrstvia v tuneli Havran, ktoré je na základe výsledkov prieskumu (pIGHP, 2019) charakterizované ako slabo priepustné, bude v masíve Havrana nižšie ovplyvnenie režimu hladín podzemných vôd a tým bude aj oveľa nižší vplyv počas razenia tunela na podzemné vody masívu Havran, v porovnaní s masívom Kopy, ktoré je tvorené priepustnejšími triasovými vápencami a dolomitmi.

Počas prevádzky

Prevádzkou zmeny navrhovanej činnosti môže dôjsť k ohrozeniu kvality podzemných vôd v prípade vzniku havarijných situácií a vplyvom posypových solí pri zimnej údržbe diaľnice. V tunelových úsekoch bude prevádzkou zmeny navrhovanej činnosti ovplyvnený režim podzemných vôd. Trvalo vybudované tesniace steny zárubných a oporných múrov a tunelové rúry v zvodnenom horizonte budú vytvárať trvalú prekážku pre prúdenie podzemnej vody. Technické riešenie tunelov Korbeľka a Havran je navrhnuté tak, aby sa zamedzilo vzniku drenážneho účinku tunelových rúr a zamedzilo sa tak ovplyvňovaniu vodárenských zdrojov.

Vplyvy na pôdu

V etape výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú priamy negatívny vplyvy predstavovať hlavne trvalé zábery pôd. Vplyvom trvalého záberu dôjde k úplnému odstráneniu povrchového humusového horizontu, čím sa naruší celkový pedogenetický proces. Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy zmeny navrhovanej činnosti, pre výstavbu mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek, preložiek a úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice. Humusová vrstva pôdy, ktorá bude odobratá z plôch dočasného a trvalého záberu bude uložená na zemník a po ukončení výstavby bude použitá na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch. Na kvalitu pôd budú zároveň negatívne pôsobiť aj stavebné práce, pričom negatívne vplyvy budú vznikať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu rýchlostnej cesty, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod. Okrem toho treba počítať s ohrožovaním chemických vlastností a hygienického stavu pôd v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a minerálnych olejov, produkcie odpadov, a i.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude negatívny vplyv na pôdy predstavovať hlavne distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí rýchlostnej cesty. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. Negatívnym javom je taktiež zasoľovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových splodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať

mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd.

K negatívnym vplyvom možno zaradiť aj únik ropných látok alebo iných chemických látok, ku ktorému môže dôjsť v dôsledku havárii. Následky znečistenia bude možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno rozdeliť na primárne pôsobiace (počas výstavby), sekundárne pôsobiace (počas výstavby aj prevádzky) a terciárne pôsobiace (počas prevádzky).

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti dôjde najmä k zániku časti biotopov, výrubu drevín a zvýši sa riziko usmrtenia živočíchov pri zvolení nevhodnej doby výstavby. V etape výstavby, ale aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti môže dochádzať k fragmentácií biotopov, narušeniu migrácie, rušeniu živočíchov až k ich dočasnému vyst'ahovaniu z dotknutého územia, ktoré bude spôsobené najmä zvýšeným hlukom, vibráciami, pohybom stavebnej techniky, výfukovými plynmi a pod. Počas prevádzky cestnej komunikácie môže dôjsť k preniknutiu nových, často invázných druhov do okolia, rozvoju sídiel, znečisteniu posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď.

Za najvýznamnejšie vplyvy počas výstavby, ale aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti možno považovať fragmentáciu biotopov, usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávajúť aj po zrealizovaní zmeny navrhovanej činnosti.

Výrub drevín

K priamym negatívnym vplyvom patrí výrub drevín v trase navrhovanej stavby diaľnice D1 rastúcich mimo lesné pozemky. Z dôvodu výstavby diaľnice a jej objektov je potrebný výrub drevín, ktoré možno charakterizovať ako sprievodnú zeleň ciest, sprievodnú a brehovú zeleň vodných tokov a ostatnú krajnotvornú vegetáciu.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bola vypracovaná „*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín*“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2018), na základe ktorej možno uviesť, že predmetná zmena navrhovanej činnosti si vyžiada výrub celkovo 2 924 ks stromov a 40 216 m² krovitého porastu. Z tohto objemu bolo v cestnej zeleni inventarizovaných spolu 321 ks stromov a 1995 m² krovitých porastov. V brehových porastoch bolo v trase diaľnice D1 a jej objektov inventarizovaných spolu 412 ks stromov a 2367 m² krovitých porastov. V ostatnej krajnotvornej vegetácii bolo inventarizovaných spolu 1137 ks stromov a 34 255 m² krovitých porastov.

Na základe vyššie uvedeného bude v etape výstavby potrebné obmedziť výrub drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období a po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy na svahoch výlučne z domácich druhov drevín.

Vplyvy výrubov drevín je možné zmierniť aj realizáciou výsadby stromovej a kríkovej zelene. Vegetačné úpravy bude potrebné realizovať po ukončení stavebných prác, pričom skorou výstavbou sa zamedzí nástup invázných druhov bylín a drevín.

Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

Najväčší záber predstavuje biotop Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky – biotop európskeho významu na celkovej ploche 46 459 m². Vyskytuje sa na úpätí Kopy v lokalite západného a východného portálu tunela Korbeľka a na úpätí Havrana pri západnom portáli tunela Havran. Zaznamenaný tu bol aj ojedinelý výskyt druhu pahorec brvitý (*Gentianopsis ciliata*), ktorý je uvedený v Červenom zozname nižších a vyšších rastlín Slovenskej republiky (2014) v kategórii LC (najmenej ohrozené). Brehové porasty rieky Váh, rastúce po pravom aj ľavom brehu rieky, boli zaradené prevažne do biotopu Kr9 Vřbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek – biotopu národného významu.

V spoločenstve zaznamenaný výskyt druhov starček poriečny (*Senecio sarracenicus*) a krtičník tŕňomilný (*Scrophularia umbrosa*), ktoré sú uvedené v Červenom zozname nižších a vyšších rastlín Slovenskej republiky (2014) v kategórii NT (takmer ohrozené). Biotop bol zaevidovaný v SKUEV0253 Váh, tu však nie je predmetom ochrany. V pobrežnej zóne rieky Váh sa vyskytuje aj biotop európskeho významu Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (6430) a biotop európskeho významu Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (3220), ktoré sú predmetom ochrany v SKUEV0253 Váh.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované „*Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000, Aktualizácia*“ (Zuskinová, Bačkor, 03/2022), ktoré bolo aktualizované „*Primerané posúdenie vplyvu na územia Natura 2000, Aktualizácia (06/2023)*“ z ktorého vyplýva, že pri biotope 6430 sa konštatuje priamy zásah a zničenie biotopu z dôvodu výstavby prístupovej cesty k SSÚD Švošov. Pri biotopoch 3260 a 3220 sa konštatuje nepriamy vplyv spôsobený šírením invázných rastlín. Vážnym negatívnym vplyvom je nekontrolovateľné šírenie invázných a expanzívne sa šíriacich druhov rastlín v úzkom údolí Váhu. Opatrením proti šíreniu invázných rastlín je revitalizácia a úprava plôch narušených výstavbou, priebežný monitoring a sústavné odstraňovanie invázných rastlín v rámci údržby. Celková plocha záberu biotopov európskeho významu predstavuje 50 571 m², plocha záberu biotopu národného významu je 12 978 m².

Na základe prieskumu Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu boli zároveň v polohe navrhovaného ekoduktu nad cestou I/18 identifikované plochy, ktoré predstavujú náhradné mokradňé spoločenstvá s malým podielom prirodzene sa vyskytujúcich druhov. V polohe navrhovaného ekoduktu neboli identifikované štruktúry s výskytom biotopov európskeho alebo národného významu, ide o zásah do mokradňých biotopov (teleso 249,5 m širokého ekoduktu je v priamom prekryve s bezmenným potokom).

Suchozemské ekosystémy závisle na podzemnej vode

Pre zmenu navrhovanej činnosti bola spracovaná „*Dokumentácia následného posúdenia*“ (DPP Žilina, s. r. o., 03/2022). Suchozemské ekosystémy, ktoré sú priamo závislé od podzemnej vody, môžu byť ovplyvnené stavom útvaru podzemnej vody aj z hľadiska kvantity podzemnej vody. Na základe hydraulického modelu podzemných vôd s navrhnutými opatreniami na zabránenie zmeny režimu podzemných vôd počas výstavby tunela Korbeľka bol namodelovaný priemerný pokles hladiny podzemnej vody v masíve Kopa o 28,2 m. Daný pokles hladín podzemných vôd neovplyvní existenciu biotopov závislých na výške hladine podzemnej vody. Trasa Diaľnice D1 Turany – Hubová nebude mať vplyv na biotopy, ktoré sú závislé na výške hladiny podzemnej vody, avšak je však možný vplyv dlhodobého poklesu hladiny podzemnej vody v hydrogeologickej štruktúre v dôsledku klimatických zmien.

Negatívnymi vplyvmi na živočíchy budú stavebné ruchy, ale aj samotná prevádzka zmeny navrhovanej činnosti. Zároveň zmena navrhovanej činnosti vytvorí v dotknutom území bariéru, ktorá ovplyvní resp. obmedzí možnosti migrácie šeliem, ale aj iných terestrických cicavcov, vydry, dokonca vtákov a netopierov. Aj napriek zmiernujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, ekodukty) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov. S rozvojom cestnej siete súvisí aj zvýšená požiadavka na ťažbu kameňa a štrkopieskov, čo likviduje biotopy, ktoré chránené druhy bežne využívajú a navyše zvyšuje ich vyrušovanie.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované „Primeraného posúdenia vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000, Aktualizácia“ (Zuskinová, Bačkor, 03/2022), ktoré bolo aktualizované „Primerané posúdenie vplyvu na územia Natura 2000, Aktualizácia (Zuskinová, Bačkor 06/2023)“. Zo záverov „Primeraného posúdenia vplyvu na územia Natura 2000, Aktualizácia (Zuskinová, Bačkor 06/2023)“ je zrejme, že (cit.): „Aktualizáciou primeraného hodnotenia sme prišli k záveru, že navrhovaný projekt diaľnica D1 Turany – Hubová bude mať mierny negatívny vplyv (-1) na dotknuté ciele a predmety ochrany biotopov a druhov v dotknutých ÚEV a CHVÚ“. Zároveň v rámci aktualizovaného „Primerané posúdenie vplyvu na územia Natura 2000, Aktualizácia (Zuskinová, Bačkor 06/2023)“ sú uvedené zmiernujúce opatrenia, ktoré sú zamerané hlavne na zmiernenie vplyvu navrhovanej zmeny na jednotlivé predmety ochrany pre konkrétne ÚEV a CHVÚ. Tak isto navrhované opatrenia sú zamerané na zlepšenie stavu resp. ochranu dotknutých biotopov najmä v ÚEV Váh resp. v blízkom okolí.

Na základe vyššie uvedeného je dôležité aby boli v rámci stavby, ktorá je predmetom zmeny navrhovanej činnosti realizované zmiernujúce opatrenia, ktorých cieľom bude zmiernenie alebo eliminácia identifikovaných negatívnych vplyvov.

V okolí navrhovaného tunela Korbeľka je známych 12 jaskýň s celkovou dĺžkou 131 m. Ide o kratšie jaskyne s nepatrným výskytom sintrovej výzdoby. Avšak podľa dostupných zdrojov informácií (slovenská speleologická spoločnosť, ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, databáza Spoločnosti pre ochranu netopierov na Slovensku) nie je v dotknutých jaskyniach evidovaný výskyt významného zimoviska netopierov, ktoré by mohlo byť razením tunela Korbeľka ohrozené. Rovnaké konštatovanie platí aj pre jaskyne v koridore tunela Havran, v evidovaných jaskyniach sa nenachádza významné zimovisko netopierov.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Zmena navrhovanej činnosti bude mať významný vplyv na krajinu, štruktúru krajiny a jej funkčné využitie v celej trase diaľnice D1, s výnimkou úsekov, kde je diaľnica vedená v tuneloch. Vplyvom výstavby predmetného diaľničného úseku dôjde k zníženiu podielu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do chránených častí prírody, k strate pôvodných prírodných hodnôt a k posilneniu bariérového pôsobenia existujúcich líniových prvkov územia výstavbou nového prvku. Dotknuté územie je pozmenené poľnohospodárskou a inou antropogénnou činnosťou. Údolie Váhu je poznačené aj prípravnými prácami na výstavbu povrchového „úžinového“ variantu, po ktorom ostalo množstvo narušených plôch, ktoré už v súčasnosti podliehajú sukcesnému procesu, zarastaniu zmladenými drevinami a náletmi ale aj expanzívne sa šíriacimi burinami a inváznymi nepôvodnými rastlinami. V rámci zmeny navrhovanej činnosti sa však navrhuje súbor zmiernujúcich opatrení, ktorých cieľom je vytvoriť legislatívne a následne reálne podmienky pre zlepšenie priechodnosti

krajiny v lokalite najvýznamnejšieho migračného koridoru zveri medzi Malou a Veľkou Fatrou.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bola zároveň vypracovaná „*Krajinárska štúdia*“ (Longa, Chovanová, Jurina, 10/2018). Na základe vyššie uvedenej štúdie možno konštatovať, že zmena navrhovanej činnosti rozšíri počet rušivých prvkov v dotknutej lokalite, nakoľko pozostáva z objektov, akými sú križovatkové vetvy, mostné objekty, protihlukové steny, ekodukty a tunelový portál. Výstavbou mosta cez prírodné koryto rieky Váh a výstavbou západného tunelového portálu tunela Korbeľka dôjde k narušeniu krajinársky prírodných prvkov. Výstavbou zmeny navrhovanej činnosti bude zmenená krajinná štruktúra a krajinný obraz. Vizuálna zmena scenérie nastane najmä zo severného smeru (pohľady z obce Krpeľany) a južného smeru (pohľady z Nolčova). Výstavbou diaľnice však dôjde k výsadbe zelene a na architektonické zjemnenie stavebných prvkov, pričom porasty vzrastlej zelene budú zmierňujúco pôsobiť na vzhľad krajiny, a tým aj na krajinný obraz. Vizuálny bariérový efekt vhodne lokalizovanej zelene môže pozitívne prispieť k zlepšeniu kvality krajinného obrazu.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Zmena navrhovanej činnosti prechádza cez nasledujúce chránené územia a ich ochranné pásma (OP) v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny:

- OP NP Veľká Fatra;
- OP NP Malá Fatra;
- ÚEV Váh;
- ÚEV Veľká Fatra.

Zároveň zmenou navrhovanej činnosti sú dotknuté územia sústavy Natura 2000, a to:

- SKUEV0238 Veľká Fatra;
- SKUEV0252 Malá Fatra;
- SKUEV0253 Rieka Váh;
- SKUEV0663 Šíp;
- SKCHVU013 Malá Fatra;
- SKCHVU033 Veľká Fatra.

K najzávažnejším vplyvom zmeny navrhovanej činnosti na chránené územia patrí najmä narušenie ich celistvosti, záber plôch, narušenie prirodzeného vegetačného krytu, znečistenie počas výstavby a narušenie stability lesných porastov. Pôsobením viacerých činností v predmetnom území bude dochádzať ku kumulácií vplyvov, ktorými sú:

- bariérový vplyv diaľnice, Váhu, kanála Váhu, cesty I/18, zastavaného územia, železničnej trate, štrkovísk na migračný koridor medzi Malou a Veľkou Fatrou;
- šírenie invázných druhov rastlín;
- zvyšovanie urbanizácie územia, rozširovanie zástavby obcí;
- plánované využívanie hydroenergetického potenciálu rieky Váh – výstavba malých vodných elektrární predstavuje veľký zásah do ÚEV Váh.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované „*Primeraného posúdenia vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000, Aktualizácia*“ (Zuskinová, Bačkor, 03/2022), ktoré bolo aktualizované „*Primerané posúdenie vplyvu na územia Natura 2000, Aktualizácia (Zuskinová, Bačkor 06/2023)*“. V rámci Primeraného hodnotenia nebol identifikovaný u žiadneho z predmetov ochrany dotknutých území sústavy Natura 2000 významný negatívny vplyv (-2), avšak je dôležité aby boli v rámci stavby, ktorá je predmetom zmeny navrhovanej činnosti realizované zmierňujúce opatrenia, ktorých cieľom bude zmiernenie alebo eliminácia

identifikovaných negatívnych vplyvov na územia sústavy Natura 2000.

Trasa zmeny navrhovanej činnosti prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou (CHVO Veľká Fatra), ktorá bola určená na ochranu významných akumulácií podzemných vôd v hydrogeologických štruktúrach triasových karbonátov mezozoika. V okolí dotknutého územia sa zároveň nachádzajú dotknutého viaceré vodárenské zdroje spolu s ich ochrannými pásmami, ktoré sú v správe Turčianskej a Oravskej vodárenskej spoločnosti a Vodárenskej spoločnosti Ružomberok využívané pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Na základe uvedeného bude potrebné realizovať opatrenia, ktoré budú minimalizovať drenážny efekt tunelov na podzemné vody v dotknutom území. Medzi takého opatrenia patrí napr. monitoring kvality a kvantity podzemnej vody počas výstavby a počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti, ako aj odbery vzoriek podzemnej vody na stanovenie jej chemického zloženia za účelom sledovania jeho možných zmien. Zároveň bude potrebné počas výstavby tunelov Korbeľka a Havran vyriešiť zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z iného zdroja (vybudovanie nového záchyty na inom mieste alebo vybudovanie vodovodu) ak ich zdroj bude ovplyvnený, resp. znehodnotený.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Trasa zmeny navrhovanej činnosti križuje najvýznamnejšiu migračnú trasu veľkých stavovcov medzi Malou a Veľkou Fatrou (regionálny biokoridor), jedinú relatívne dobre fungujúcu v severnej časti Turčianskej kotliny, ktorá je už v súčasnosti výrazne negatívne ovplyvnená dopravnými koridormi, derivačným kanálom, sídelným rozvojom a plánovanou ťažbou štrkopiesku. Najvýznamnejšie sa bariérový vplyv diaľnice prejaví v smere severo-južnom, kde bude výstavbou a prevádzkou diaľnice posilnený bariérový efekt multimodálneho dopravného koridoru hlavne pre veľké šelmy a iné druhy cicavcov. Na zmiernenie negatívneho bariérového vplyvu sa navrhujú zmierňujúce opatrenia, ktorými sú napríklad ekodukty (216-02 ekodukt nad cestou I/18 v km 0,125, 202-00 ekodukt nad diaľnicou pri križovatke Turany v km 1,125), výsadba navádzacej zelene, či zábrany proti vtákom po oboch stranách mostov z poplastovaného pletiva.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému a trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy, čo bude mať vplyv na poľnohospodársku výrobu. Realizáciou diaľnice dôjde aj k čiastočnému rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby v hodnotenom území a jeho okolí. Vplyv bude trvalý. Dočasne zabraté plochy poľnohospodárskej pôdy budú po skončení výstavby zrekultivované a navrátené pôvodným užívateľom. Významným pozitívnym vplyvom stavby diaľnice na priemyselnú výrobu vo všeobecnosti je vytvorenie podmienok pre priaznivejšie napojenie a rýchlejšiu distribúciu materiálov a výrobkov z a do priemyselných podnikov v celom regióne. Realizáciou navrhovanej činnosti sa vytvoria optimálne podmienky pre skvalitnenie dopravných pomerov v území, čo sa sekundárne prejaví v rozvoji nových ekonomických aktivít. Hospodársky rozvoj územia je závislý aj od kvalitnej dopravnej infraštruktúry.

Ovplyvnenie dopravných pomerov oblasti najlepšie dokumentuje porovnanie prognózy intenzity dopravy v nulovom stave (t.j. ak by sa diaľnica D1 Turany – Hbová nezrealizovala) a intenzity s predpokladanou výstavbou D1 vo variante s tunelom Korbeľka. Dopravná prognóza bola spracovaná pre časové horizonty rokov 2027, 2037 a 2047. Dopravná prognóza pre stav s projektom dokladuje predpokladaný vývoj intenzity dopravy v situácii, kedy by sa prerozdělila na navrhovaných dopravných napojeniach medzi diaľnicu D1 a súběžnú cestu I/18. Prerozdelenie dopravy maximálne využíva možnosti ponúkaných cestných prepojení, kde

na ceste I/18 zostáva najmä doprava medzi sídlami, vnútro sídelná doprava (pokiaľ cesta I/18 prechádza sídlom) a doprava, ktorá sa z ciest III. triedy cez úseky cesty I/18 môže následne napojiť na diaľnicu. Ak by sa D1 nevybudovala, tak celý objem dopravy by sa realizoval na ceste I/18. Predpokladane by na ceste I/18 v roku 2037 v úseku MÚK Turany – Ratkovo premávalo až vyše 32 000 vozidiel za 24 hod. Ak sa vybuduje diaľnica D1 v úseku Turany – Hubová, tak už v roku 2037 bude po nej prechádzať predpokladane 25 054 vozidiel za 24 hod. Na najzaťaženejšom úseku cesty I/18 (MÚK Turany –Ratkovo), ktorá je hlavným ťahom v súčasnosti, ostane zbytková doprava 6 952 vozidiel za 24 hod. Z toho je zrejmé, že na porovnateľnom úseku cesty I/18 dôjde po výstavbe diaľnice D1 k zníženiu intenzity dopravy až o cca 78%. Ku zmene v intenzitách dopravy dôjde v období počas výstavby vzhľadom na bilanciu zemných prác. Z celkovej bilancie zemných prác vyplýva navýšenie objemu rúbaniny z tunela zmenou kategórie tunela z 2T 7,5/100 na 2T 8,0/100 podľa STN 73 7507, avšak vzhľadom na racionálne a hospodárne využitie všetkých výkopov a materiálu z výrubu tunelov, dôjde v konečnom dôsledku k zníženiu prebytku objemu rúbaniny počas razenia tunelov o cca 10% . Na základe „Projektu nakladania s rúbaninou pre stavbu D1 Turany – Hubová“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 03/2022) sú známe trasy rozvozu prebytočnej rúbaniny z tunelov ku konečnému príjemcovi.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Zmena navrhovanej činnosti prechádza v blízkosti národnej kultúrnej pamiatky zapísanej v Ústrednom zozname pamiatkového fondu - Hrádok Pohanovo. Jedná sa o archeologickú lokalitu nachádzajúcu sa východne od obce Krpeľany, zapísanú v ÚZPF pod evidenčným číslom 2198/1. Samotná lokalita nie je stavbou dotknutá. Zmenou navrhovanej činnosti nedochádza k ovplyvneniu uvedenej pamiatky.

Vplyvy na archeologické náleziská

Podľa „Archeologického prieskumu“ (SAV Nitra 2007) je možné predpokadať výskyt archeologických lokalít prakticky v každom katastri dotknutých obcí. V trase navrhovanej zmeny sa predpokladá výskyt archeologických lokalít Turany – v rámci katastra obce sa predpokladá výskyt mohylníka pochádzajúceho zo včasného stredoveku, Krpeľany – úpätie a samotný hrádok Pohanovo so sídliskom z praveku až stredoveku. Ďalšia lokalita sa nachádza východne od hydrocentrály v Krpeľanoch, v polohe Kaličná, jedná sa o sídlisko z praveku až stredoveku. Cez Ľubochňanskú dolinu prechádza historická kupecká cesta Via Antiqua a Stankovany – sa predpokladá výskyt pohrebiska z doby bronzovej, jeho poloha nie je známa.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

V širšom okolí navrhovanej trasy diaľnice D1 s tunelom Korbeľka sa vyskytujú viaceré geologické lokality, ktoré sú predmetom ochrany v chránených územiach, a to Prírodná pamiatka Šútovská epigenéza, Prírodná rezervácia Hrabinka, Prírodná pamiatka Kral'oviansky meander, Prírodná rezervácia Rojkovské rašelinisko, Prírodná pamiatka Rojkovská travertínová kopa a PP Rojkovská travertínová kopa. Uvedené lokality nebudú výstavbou a prevádzkou diaľnice D1 s tunelom Korbeľka ovplyvnené.

V okolí navrhovaného tunela Korbeľka je známych 12 jaskýň s celkovou dĺžkou 131 m. Ide o kratšie jaskyne s nepatrným výskytom sintrovej výzdoby. Najdlhšou z nich je Jaskyňa v Kope dlhá 30 m.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bol vypracovaný dokument „Opatrenia na ochranu jaskýň (KECM) SO 401-00 Tunel Korbeľka“ (OTONYCTERIS s.r.o., 03/2022). V závere toho dokumentu je uvedené, že (cit.): „V blízkosti navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne vchody známych jaskynných priestorov. Najbližšie (725 metrov) k východnému portálu tunela

Korbeľka SO 401-11 sa nachádzajú jaskyne v Havránkach a najbližšie (1425 metrov) k západnému portálu tunela Korbeľka SO 401-10 sa nachádza Krpelianska jaskyňa. Na základe inžinierskogeologického prieskumu (analýza kvázi homogénnych blokov a možnosti výskytu podzemných vôd) v tunely Korbeľka je možné predpokladať výskyt neznámych jaskynných priestorov v kvázihomogénnych blokoch resp. úsekoch č. 3 až KB č. 12 (spolu 10 KB), kde sú zastúpené najmä vápence a dolomity a je tu predpoklad zvýšeného výskytu podzemnej vody. Toto riziko je definované najmä v horninovom prostredí Chočského príkrovu, kde je zvýšená možnosť výskytu podzemných dutín, kavern a otvorených dutín v skrasovatených horninách“. V dokumentácii sú ďalej uvedené opatrenia, ktoré majú zmierniť vplyv výstavby tunela Korbeľka. Medzi takéto opatrenia patrí (cit.): „vizuálna a dôsledná kontrola čelby pri razení tunelových rúr, ďalej analýza údajov z monitorovacích bodov a zariadení geotechnického monitoringu (vrty, inklinometre, merače, snímače a pod.) a ich následné vyhodnotenie a predikcia prípadných väčších neznámych jaskynných priestorov. Vo vzťahu k výskytu chránených druhov živočíchov – najmä netopierov, ktoré využívajú jaskyne ako miesta zimného odpočinku (hibernácie) sa nepredpokladá žiadny významný vplyv, nakoľko v daných jaskyniach sa nenachádza významné zimovisko netopierov“.

Pre navrhovaný tunel Havran bola taktiež v rámci oznámenia o zmene navrhovanej činnosti predložená vypracovaná dokumentácia „*Opatrenia na ochranu jaskýň (KECM) SO 451-00 Tunel Havran*“ (OTONYCTERIS s. r. o., 03/2022). V závere toho dokumentu je uvedené, že (cit.): „*V blízkosti navrhovanej činnosti sa vyskytujú tri známe a evidované jaskyne: Diera nad Rúrovitou jaskyňou, Rúrovitá jaskyňa (jaskyňa pod Skalou) a Zbojnická diera, ktoré sa nachádzajú v blízkosti západného a východného portálu tunela Havran (hlbeného a razeného tunela). Na základe inžinierskogeologického prieskumu (analýza kvázi homogénnych blokov a možnosti výskytu podzemných vôd) sa v tuneli Havran nepredpokladá výskyt neznámych jaskynných priestorov. Jaskyňa Zbojnická diera sa nachádza priamo v portálovom úseku tunela Havran na SO 451-11. Medzi hlavné opatrenia počas výstavby tunela Havran na ochranu jaskyne Zbojnická diera patria: vylúčenie akejkoľvek stavebnej činnosti, ktorá nesúvisí so stabilizáciou portálovej jamy, oplatenie v dostatočnej vzdialenosti od vchodu jaskyne, zabezpečenie odvedenia povrchových vôd z okolia vchodu jaskyne, realizácia geotechnického monitoringu jaskyne. Ďalšie opatrenia sú navrhnuté počas prevádzky diaľnice a súvisia najmä s geotechnickým monitoringom. Vo vzťahu k výskytu chránených druhov živočíchov – najmä netopierov, ktoré využívajú jaskyne ako miesta zimného odpočinku (hibernácie) sa nepredpokladá žiadny významný vplyv, nakoľko v daných jaskyniach sa nenachádza významné zimovisko netopierov“.*

Taktiež z plnenia požiadavky ŠOP SR, Správy slovenských jaskýň v portálovom úseku tunela Havran na SO 451-11 vyplynulo zachovať jaskyňu Zbojnická diera. Z toho dôvodu bola v rámci zmeny posunutá južná tunelová rúra tunela Havran južným smerom.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)

Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ani miestne tradície.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Medzi kumulatívne vplyvy zmeny navrhovanej činnosti možno zaradiť najmä bariérový vplyv diaľnice, Váhu, kanála Váhu, cesty I/18, zastavaného územia, železničnej trate, štrkovísk na migračný koridor medzi Malou a Veľkou Fatrou. Taktiež aj šírenie invázných druhov rastlín, zvyšovanie urbanizácie územia, rozširovanie zástavby obcí a plánované využívanie hydroenergetického potenciálu rieky Váh – výstavba malých vodných elektrární predstavuje veľký zásah do ÚEV Váh.

K priamym kumulatívnym vplyvom na predmety a ciele ochrany v ÚEV (hlavne veľké šelmy) môže dôjsť novou výstavbou každého väčšieho líniového projektu. Z regionálneho charakteru sú to projektované resp. v štádiu realizácie líniové dopravné stavby diaľnice a rýchlostné cesty, ako diaľnica D3, rýchlostná cesta R1 a R3. Podobný kumulatívny vplyv má aj modernizácia koridoru železničnej trate č. 180 Žilina – Košice. Z lokálneho kumulatívneho vplyvu sa ukazuje ako negatívne najmä postupné urbanizovanie priestoru biokoridoru Trusalová – Podhradie. Veľmi dôležitou úlohou do budúcnosti zostáva zachovanie a vylúčenie akejkoľvek ďalšej urbanizácie v podobe výstavby a rozširovania súčasných urbanizovaných areálov v celom priestore tejto migračnej trasy najmä v k. ú. Turany.

Zmena navrhovanej činnosti vytvorí pre vybrané predmety ochrany migračnú bariéru, ktorá pri kumulatívnom vplyve iných projektov alebo plánov môže spôsobiť izoláciu jednotlivých populácií veľkých šeliem resp. prispieť k zvýšenej mortalite jedincov na iných líniových dopravných stavbách. V neposlednom rade môže spôsobiť vplyv na celistvosť a prepojenosť populácií veľkých šeliem aj v dotknutých a vzdialenejších ÚEV. Medzi hlavné opatrenia pre zlepšenie migrácie patrí výstavba ekoduktov so šírkou 249,50 metrov na trase významného terestrického regionálneho biokoridoru Trusalová – Podhradie v podobe SO 202-00 Ekodukt nad diaľnicou v km 1,267 a SO 216-02 Ekodukt nad cestou I/18, ktorý prepája ÚEV Malá Fatra a ÚEV Veľká Fatra a ÚEV Šíp resp. príahlé orografické celky a tak zabezpečuje migráciu a výmenu génov veľkých šeliem medzi severným a stredným Slovenskom.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu podielu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do chránených častí prírody, k strate pôvodných prírodných hodnôt a k posilneniu bariérového pôsobenia existujúcich líniových prvkov územia výstavbou nového prvku.

Kumulatívny vplyv zmeny navrhovanej činnosti sa taktiež prejaví aj v hlukovej záťaži, a to z dôvodov prevádzky budúcej diaľnice a siete existujúcich ciest v dotknutom území. Pozitívom však bude eliminácia negatívnych vplyvov tranzitnej dopravy v intravilánoch dotknutých obcí a miest prevádzkou diaľnice. Plynulosť dopravy na diaľnici významne prispeje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých obcí. Výstavba protihlukových stien v blízkosti sídel zníži hlukovú záťaž z prevádzky diaľnice, ako aj šírenie exhalátov v území. Priaznivý kumulatívny účinok sa prejaví aj vo vzťahu k povrchovým a podzemným vodám, kde výstavba kanalizácie s odlučovačmi ropných látok v porovnaní so súčasným stavom prispeje k zvýšeniu kvality vôd v dotknutom území.

Trasa úseku zmeny navrhovanej činnosti prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou (CHVO Veľká Fatra), ktorá bola určená na ochranu významných akumulácií podzemných vôd v hydrogeologických štruktúrach triasových karbonátov mezozoika. V okolí stavby dotknutého územia sa nachádzajú viaceré vodárenské zdroje spolu s ich ochrannými pásmami, ktoré sú v správe Turčianskej a Oravskej vodárenskej spoločnosti a Vodárenskej spoločnosti Ružomberok využívané pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Územie sa vyznačuje veľmi zložitou geologickou stavbou. Podzemná voda je viazaná predovšetkým na zložitý systém puklín s veľmi variabilným koeficientom priepustnosti, lokálne až s otvoreným systémom puklín a môže prúdiť v závislosti na puklinovo-krasové prostredie rôznymi smermi sa rôznymi smermi. Vzhľadom na vysokú priepustnosť karbonatického masívu sa predpokladá,

že výstavbou tunela Korbeľka – v prípade, že nebudú realizované vhodné technické opatrenia – môže dôjsť k úplnému zdrénovaniu uvedených vodných zdrojov. Aj keď bol zrealizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, ktorý mapuje horninové prostredie v trase tunelov Korbeľka a Havran ako aj hydrogeologické pomery širšieho územia, nie je možné vylúčiť vplyv razenia tunelových rúr na režim podzemných vôd resp. na pomery vodných zdrojov. Geologické pomery v širšom okolí posudzovaného úseku diaľnice v priestore tunelov Korbeľka a Havran sú veľmi zložité a teda počas výstavby môže dôjsť k ovplyvneniu niektorých zdrojov podzemných vôd tunelovými rúrami v prípade, ak sa narazí na komunikačné kanály podzemnej vody vedúce k daným zdrojom podzemných vôd.

Prakticky v celom profile trasy tunelov Korbeľka a Havran sa preto môže vyskytnúť zachytenie významnej cesty prúdenia podzemných vôd, t. j. existuje vysoké riziko resp. možnosť prítokov podzemnej vody po predisponovaných privilegovaných cestách. To ovplyvní významne režim a prúdenie podzemnej vody predmetnou stavbou – tunelom. Na základe vyššie uvedeného nie je možné vylúčiť, že zmena navrhovanej činnosti nespôsobí zhoršenie/ohrozenie stavu vodných útvarov v dotknutom území, preto v zmysle vodného zákona je možné ju povoliť len v prípade splnenia podmienok uvedených v článku 4.7 písm. a) až d) RSV, ktorá bola transponovaná do vodného zákona.

Zmena navrhovanej činnosti však nebude mať významný negatívny vplyv na dotknuté útvary povrchových vôd. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať počas výstavby a po jej ukončení, ani počas prevádzky významný vplyv na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody, ani na ostatné prvky kvality vstupujúce do hodnotenia ich ekologického stavu/potenciálu a nebude brániť dosiahnutiu environmentálnych cieľov v týchto vodných útvaroch.

Z hodnotenia vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia realizácii iných projektov zadaných v územnom pláne dotknutých sídiel. Významné synergické a kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, na chránené územia, pamiatky, krajinu, pamiatky kultúrneho dedičstva a materiálové zdroje v spojení s inou činnosťou, sa nepredpokladajú.

MŽP SR pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov vychádzalo z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použilo aj kritériá pre zisťovacie konanie, uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov, ktorá je transpozíciou prílohy č. III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

MŽP SR posúdilo zmenu navrhovanej činnosti uvedenú v oznámení o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej činnosti, miesta vykonávania zmeny navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

MŽP SR dôkladne preštudovalo všetky stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti doručené v lehote stanovenej zákonom o posudzovaní vplyvov a podrobne sa zaoberalo ich vyhodnotením, pričom vychádzalo najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej

hodnoty obsahu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, s braním na vedomie stupeň jeho prípravy.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako prijateľné a za predpokladu dodržania podmienok uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia sa nepredpokladá vznik významne nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk konštatuje, že pri dodržaní všeobecne platných právnych predpisov a vhodných technických a bezpečnostných opatrení nebude zmena navrhovanej činnosti predstavovať taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere mohol ohroziť životné prostredie a zdravie obyvateľov a preto rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní vplyvov dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať do 15 dní od jeho doručenia rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku na MŽP SR.

V prípade verejnosti sa podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní vplyvov.

Toto rozhodnutie je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné správnym súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Ing. Katarína Jankovičová
generálna riaditeľka sekcie

Doručuje sa (elektronicky):

1. Mesto Turany, Mestský úrad, ul. Osloboditeľov č. 83/91 , 038 53 Turany
2. Obec Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany
3. Obec Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany
4. Obec Stankovany, Stankovany 133, 034 92 Stankovany
5. Obec Švošov, Staničná 72, 034 91 Švošov
6. Mesto Ružomberok, Námestie A. Hlinku 1098/1, 034 01 Ružomberok
7. Obec Hubová, Pri Váhu 70/70 , 034 91 Hubová
8. Obec Kraľovany, Kraľovany 186, 027 51 Kraľovany
9. DOPRAVOPROJEKT, a. s., Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava

Doručuje sa (poštou):

10. Eliška Kubincová, Podjavorinskej 3334/15, 038 61 Vrútky
11. Milan Mazáň, Pri Mlyne 340 038 54 Krpeľany
12. Vladimír Volna, Nálepková 312/16, 038 54 Krpeľany
13. Mgr. Anna Špírková, Školská 119/2, 038 54 Krpeľany
14. Slovensko-poľská obchodná komora, Hálkova 31, 010 01 Žilina
15. Slovenská obchodná a priemyselná komora, Hálkova 31, 010 01 Žilina
16. Eva Hanková, sv. Cyrila a Metoda 3416/6, 038 61 Vrútky
17. Slovenská obchodná a priemyselná komora, sekcia dopravy SOPK, Kapitulská 12, 917 01 Trnava
18. Ing. Ján Plesník, A. Hlinku 2568/33, 960 01 Zvolen
19. Ing. Miroslav Blahušiak, Černík 1185/41, 038 53 Turany
20. Turčianska vodárenská spoločnosť, a. s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin
21. Ing. Vladimír Mosný PhD., Povraznícka 8, 811 05 Bratislava
22. Ondrej Bače, Štúrova 281/16, 038 54 Krpeľany
23. Ivan Sajdák, Nálepková 310, 03854 Krpeľany
24. Anna Krajčinčáková, Železničná 181/5, 03854 Krpeľany
25. Viera Dobšinská, Vážska 358/6, 038 54 Krpeľany
26. Jaroslav Maslák, Čs. armády 240/10, 038 54 Krpeľany
27. Vladimír Sajdák, Devínska 25/84, 036 08 Martin
28. Inštitút vodnej politiky, Repná 1, 821 04 Bratislava
29. Mgr. Renáta Tvarožná, ČSA 255/40, 038 54 Krpeľany
30. Soňa Tomková, Farská 85/2, 038 54 Krpeľany
31. Elena Masláková, 9. mája 167/3, 038 54 Krpeľany
32. Eliška Sajdáková, Osloboditeľov 162/8, 038 54 Krpeľany
33. Daniela Hajasová, ČSA 231/31, 038 54 Krpeľany
34. Jaroslav Maslák, Čs. armády 233/35, 038 54 Krpeľany
35. Ivan Šluch, Zelená 17, 036 08 Martin
36. Július Sajdák, Čs. armády 217/3, 038 54 Krpeľany
37. Milan Volna, Školská 119/2, 038 54 Krpeľany
38. Peter Kiša, Krátka 24, 038 54 Krpeľany
39. Nadežda Kučmová, Železničná 182/7, 038 54 Krpeľany
40. Žofia Ertelová, Štúrova 689/12, 038 52 Sučany
41. Pavol Madura, ČSA 234/37, 038 54 Krpeľany
42. Zlatica Šefárová, Nálepková 317/26, 038 54 Krpeľany

Na vedomie (elektronicky):

43. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
44. Okresný úrad Žilina, odbor výstavby a bytovej politiky, Andreja Kmeťa č. 17, 010 01 Žilina

45. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. M.R.Štefánika 1, 010 40 Žilina
46. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Predmestská 1613, 010 40 Žilina
47. Okresný úrad Žilina, katastrálny odbor, Andreja Kmeťa 17, 011 32 Žilina
48. Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia, Janka Kráľa 4, 010 40 Žilina
49. Mesto Ružomberok, Mestský úrad, špeciálny stavebný úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok
50. Okresný úrad Ružomberok, pozemkový a lesný odbor, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
51. Okresný úrad Ružomberok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
52. Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, A. Bernoláka 25, 034 01 Ružomberok
53. Okresný úrad Ružomberok, katastrálny odbor, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
54. Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia, Dončova 11, 034 01 Ružomberok
55. Mesto Dolný Kubín, Mestský úrad, špeciálny stavebný úrad, Hviezdoslavovo námestie 1651/2, 026 01 Dolný Kubín
56. Mesto Martin, Mestský úrad, útvar hlavného inžiniera, špeciálny stavebný úrad, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin
57. Okresný úrad Martin, pozemkový a lesný odbor, P. Mudroňa 45, 036 01 Martin
58. Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin
59. Okresný úrad Martin, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 58 Martin
60. Okresný úrad Martin, odbor krízového riadenia, Námestie S. H. Vajanského 1, 036 58 Martin
61. Okresný úrad Martin, katastrálny odbor, Severná 15, 036 01 Martin
62. Okresný úrad Dolný Kubín, pozemkový a lesný odbor, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
63. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
64. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
65. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor krízového riadenia, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
66. Okresný úrad Dolný Kubín, katastrálny odbor, Obrancov mieru 12, 026 01 Dolný Kubín
67. Obvodný bankský úrad v Banskej Bystrici, ul. 9. mája č. 2, 975 90 Banská Bystrica
68. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline, Námestie požiarnikov 1071/1, 010 01 Žilina
69. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
70. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a zriadiel, Limbová 2, 837 52 Bratislava
71. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
72. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
73. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
74. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava

75. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
76. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej geologickej správy, TU
77. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, TU
78. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, TU