



Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, 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) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení platnom do 30. 06. 2016, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení platnom do 30. 06. 2016 vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 387/2020-1.7/rc-R

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1“ je výstavba časti rýchlostnej cesty R1. Dôvodom výstavby je najmä zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy hlavne v meste Ružomberok. Celkovo uvažovaná rýchlostná cesta R1 v úseku od Banskej Bystrice po napojenie na diaľnicu D1 pri meste Ružomberok má odľahčiť hlavne cestu I/59 a horské priechody

3. Užívateľ

Motoristická verejnosť

4. Umiestnenie

Kraj: Žilinský

Okres: Ružomberok

Obec: Ružomberok, Ludrová, Štiavnička, Lisková, Martinček, Likavka, Liptovské Sliače, Ivachnová

Katastrálne územie: Ružomberok, Ludrová, Štiavnička, Lisková, Martinček, Likavka, Liptovské Sliače, Ivachnová

Parcelné čísla (CKN): Parc. č.:

Variant V1 – červený, čísla parciel podľa katastrálnych území: (zbgis.skgeodesy.sk – ku dňu 18.07.019)

1. Ružomberok – 9541/2, 9541/3, 9542/4, 9925, 9921/2, 9549, 9550/2, 9550/1, 9914, 9548, 9553, 9836, 9938, 9835/3, 9835/1, 9838/2, 9838/1, 9835/2, 9915, 9821/2, 9551, 9937, 9833, 9834/1, 9832, 9825, 9824/2, 9822, 9829, 9828, 9820, 9826, 9827, 9819, 9823, 9874, 9937, 9830, 9832, 9834/4, 9834/2, 9834/6, 9854, 9855, 9916, 9841/1, 9842, 9843, 9853, 9852, 9844, 9851, 9850, 15302, 15292, 15340, 15338, 15303, 15301, 15298/9, 15304/14, 15298/10, 15305/2, 15306/10, 15306/11, 15306/12, 15307/16, 15307/15, 15307/11, 15310, 15306/9, 15310, 15316, 15318/1, 15317/1, 15320, 15322, 15333, 15323, 15325, 15324, 15325, 15329/22, 8008/1, 8009, 8011/26, 8011/1, 8011/7, 8011/10, 8011/6, 8011/3, 7192/3, 8011/2, 8011/18, 7191/7, 7191/4, 7841/2, 7890, 7192/1, 7192/5, 8008/2, 8007/1, 7191/5, 7191/6, 7193, 8075, 7195, 7207/5, 7207/6, 7198/7, 8007/5, 8071/1, 8069/5, 8071/2, 7200/5, 7200/1;
2. Ludrová – 1053, 1052, 1051, 1050/1, 1050/2, 1049, 1048, 1071, 1047, 1070, 1046/1;
3. Štiavnička – 470/1, 471, 465/1, 465/4, 464, 465/3, 465/2, 469/1, 469/3, 469/4, 472, 402/3, 189/1, 466, 468/3, 469/2, 388/2, 474/2, 433, 458/1, 458/5, 476/1, 434, 435;
4. Lisková – 2513/4, 2513/3, 2513/2, 2513/1, 2598, 2599/1, 2466/38, 2466/2, 2465, 2464/1, 2463/1, 2463/4, 2515/325, 2463/5, 2672, 2515/6, 2447/3, 2447/9, 2446/3, 2515/33, 2515/34, 2515/35, 2515/36, 2453, 2461, 2290/1, 2454, 2310/2, 2310/12, 2310/13, 1226/149, 1226/150, 1226/76, 1226/9, 1226/77, 1226/148, 1226/1, 1227/2, 1227/1, 1402/1, 2455, 1756, 2317/2, 1591/1, 1756, 2316/2, 1769/4, 2315/2, 2315/6, 1757/1,

- 1757/25, 1757/24, 1757/16, 1757/15, 1757/14, 1757/13, 1757/12, 1757/11, 1757/10, 1757/9, 1757/8, 1757/7, 1757/6, 1757/5, 1757/4, 1758/2, 1758/1, 2315/1, 1757/2, 1757/17, 1757/18, 1757/19, 1757/20, 1757/21, 1769/1, 2315/5, 1769/44, 1769/45, 1769/46, 1769/47, 1769/48, 1769/49, 1769/50, 2321/3, 1870/1, 2313/2, 1930/1, 1930/12, 1930/15, 1930/13, 1930/16, 1930/17, 2335/7, 2335/8, 2335/9, 2335/11, 2335/1, 2335/16, 2335/17, 2335/4, 1930/5, 1930/10, 1930/9, 1930/20, 1930/19, 1930/18, 1930/17, 1930/13, 1930/21, 1870/3, 1870/10, 1870/9, 2312/3, 1769/58;
5. Martinček – 1255, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 988, 989, 990, 991, 992, 116/50, 116/51, 116/49, 116/47, 116/45, 116/44, 116/43, 116/42, 116/41, 116/40, 116/39, 116/37, 116/35, 116/33, 116/28.

Variant V2 – modrý, čísla parciel podľa katastrálnych území: (zbgis.skgeodesy.sk – ku dňu 18.07.019)

1. Ružomberok – 9541/2, 9541/3, 9542/4, 9925, 9921/2, 9549, 9550/2, 9550/1, 9914, 9548, 9553, 9836, 9938, 9835/3, 9835/1, 9838/2, 9838/1, 9835/2, 9915, 9821/2, 9551, 9937, 9833, 9834/1, 9832, 9825, 9824/2, 9822, 9829, 9828, 9820, 9826, 9827, 9819, 9823, 9874, 9937, 9830, 9832, 9834/4, 9834/2, 9834/6, 9854, 9855, 9916, 9841/1, 9842, 9843, 9853, 9852, 9844, 9851, 9850, 15302, 15292, 15340, 15338, 15303, 15301, 15298/9, 15304/14, 15298/10, 15305/2, 15306/10, 15306/11, 15306/12, 15307/16, 15307/15, 15307/11, 15310, 15306/9, 15310, 15316, 15318/1, 15317/1, 15320, 15322, 15333, 15323, 15325, 15324, 15325, 15329/22, 8008/1, 8009, 8011/26, 8011/1, 8011/7, 8011/10, 8011/6, 8011/3, 7192/3, 8011/2, 8011/18, 7191/7, 7191/4, 7841/2, 7890, 7192/1, 7192/5, 8008/2, 8007/1, 7191/5, 7191/6, 7193, 8075, 7195, 7207/5, 7207/6, 7198/7, 8007/5, 8071/1, 8069/5, 8071/2, 7200/5, 7200/1;
2. Ludrová – 1053, 1052, 1051, 1050/1, 1050/2, 1049, 1048, 1071, 1047, 1070, 1046/1;
3. Štiavnička – 470/1, 471, 465/1, 462/1, 465/4, 464, 465/3, 465/2, 466, 469/1, 469/4, 472, 402/3, 189/1, 468/1, 468/3, 469/2, 388/2, 474/2, 433, 458/1, 458/3, 458/5, 476/1, 434, 435;
4. Lisková – 2513/4, 2513/3, 2513/2, 2513/1, 2598, 2599/1, 2466/38, 2466/2, 2465, 2464/1, 2463/1, 2463/4, 2515/325, 2515/316, 2515/317, 2463/5, 2672, 2515/6, 2447/3, 2447/9, 2446/3, 2515/33, 2515/34, 2515/35, 2515/36, 2515/37, 2453, 2461, 2447/4, 2454, 2503/1, 2460/1, 2457, 1758/2, 2315/4, 2315/3;
5. Martinček – 1198, 1259, 1314, 1260, 1072, 1071, 1070, 1261, 1315, 1011, 1010, 1258, 481/13, 116/27, 116/28, 116/29, 1006, 1005, 1312;
6. Likavka – 2501/2, 2506/1, 2671, 2507, 2508, 2674/1, 2513, 2514/1, 2676/3, 2516/15, 2516/8, 2516/7, 2516/6, 2516/5, 2514/18, 2516/1, 2676/1, 2515/1, 2515/84, 2515/59, 2515/60, 2515/61, 2515/62, 2515/63, 2515/64, 2515/65, 2515/66, 2515/67, 2515/68, 2515/69, 2515/70, 2515/71, 2515/72, 2515/73, 2515/76, 2515/77, 2515/78, 2515/79, 2515/80, 2515/81, 2515/82, 2515/89, 2515/90, 2515/86, 2515/88, 2515/75, 2515/74, 2515/92, 2515/93, 2675/1, 2674/1, 2512, 2515/25, 2515/26, 2515/27, 2515/28, 2515/29, 2515/30, 2515/31, 2515/32, 2515/33, 2515/34, 2515/35, 2515/36, 2515/37, 2515/38, 2515/39, 2515/41, 2515/42.

Variant V3 – oranžový, čísla parciel podľa katastrálnych území: (zbgis.skgeodesy.sk – ku dňu 19.07.019)

1. Ružomberok – 9541/2, 9541/3, 9542/4, 9925, 9921/2, 9549, 9550/2, 9550/1, 9914, 9548, 9553, 9836, 9938, 9835/3, 9835/1, 9838/2, 9838/1, 9835/2, 9915, 9821/2, 9551, 9937, 9833, 9834/1, 9832, 9825, 9824/2, 9822, 9829, 9828, 9820, 9826, 9827, 9819, 9823,

- 9874, 9937, 9830, 9832, 9834/4, 9834/2, 9834/6, 9854, 9855, 9916, 9841/1, 9842, 9843, 9853, 9852, 9844, 9851, 9850, 15302, 15292, 15340, 15338, 15303, 15301, 15298/9, 15304/14, 15298/10, 15305/2, 15306/10, 15306/11, 15306/12, 15307/16, 15307/15, 15307/11, 15310, 15306/9, 15310, 15316, 15318/1, 15317/1, 15320, 15322, 15333, 15323, 15325, 15324, 15325, 15329/22, 8071/1, 8071/2, 8069/5, 7200/1, 7200/5;
2. Ludrová – 1053, 1052, 1051, 1050/1, 1050/2, 1049, 1048, 1071, 1047, 1070;
 3. Štiavnička – 470/1, 471, 465/1, 462/1, 465/4, 464, 465/3, 465/2, 469/1, 469/4, 472, 402/3, 468/3, 469/2, 468/1, 474/2, 433, 458/1, 458/2, 458/9, 458/6, 458/3, 458/5, 410/5, 410/2, 410/4, 410/1, 434, 435, 476/1, 476/4, 476/2;
 4. Lisková – 2499/1, 2466/44, 2499/15, 2466/42, 2466/3, 2499/16, 2466/45, 2513/4, 2513/3, 2513/2, 2466/23, 2466/2, 2513/1, 2466/31, 2492/1, 2469/1, 2499/13, 2499/14, 2499/11, 2499/12, 2469/3, 2499/3, 2492/5, 2492/4, 2498/1, 2491/6, 2491/5, 2491/1, 2491/3, 2491/2, 2492/3, 2492/2, 2498/2, 2491/11, 2491/10, 2490/7, 2490/1, 2490/6, 2490/5, 2472/16, 2472/15, 2472/14, 2472/13, 2472/12, 2472/11, 2472/10, 2472/9, 2472/8, 2472/7, 2472/6, 2472/5, 2472/4, 2472/3, 2472/2, 2471/5, 2471/4, 2469/12, 2469/3, 2500/2, 2472/1, 2471/1, 2471/3, 2469/13, 2469/4, 2471/2, 2469/5, 2470/1, 2470/31, 2469/6, 2500/1, 2497/2, 2499/2, 2475/9, 2489, 2475/2, 2474, 2488/1, 2487, 2486, 2483, 2484, 2485, 2493/2, 2497/1, 2495/1, 2493/1, 2494/2, 2494/1;
 5. Liptovské Sliache – 4151/2, 4521/3, 4151/1, 4151/9, 4447/3, 4072/12, 4072/9, 4072/4, 4072/5, 4072/11, 4072/8, 4442/1, 4442/2, 4167/12, 4167/9, 4442/5, 4072/13, 4167/3, 4167/13, 4167/10, 4167/11, 4167/1, 4447/22, 4167/2, 4447/1, 4168, 4166, 4151/19, 4151/7, 4151/8, 4451, 4154/3, 4447/2, 4154/1;
 6. Ivachnová – 652/1, 652/5, 652/6, 652/2, 652/3, 653/2, 653/1, 848/1, 663/1, 666/1, 669/1, 672/1, 675/1, 678, 679, 680/1, 682/1, 683/1, 684/1, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692/1, 693, 694/1, 695/1, 696/1, 697/1, 698/1, 699/1, 700/1, 701/1, 702/1, 703/1, 704/1, 704/11, 704/10, 704/13, 704/12, 705/1, 706/1, 706/6, 707/1, 708/1, 874/1, 874/5, 849/5, 709/7, 627/445, 627/476, 627/446, 627/475, 627/447, 627/474, 627/448, 627/473, 627/449, 627/472, 627/450, 627/471, 627/451, 627/470, 627/452, 627/469, 627/453, 627/468, 627/454, 627/467, 627/455, 627/466, 627/456, 627/457, 627/458, 627/459, 627/1, 627/460, 627/461, 627/462, 844/1, 612/1, 875/5, 564.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začiatku výstavby: 11/2022

Termín ukončenia výstavby a uvedenia do prevádzky: 06/2026

Termín ukončenia prevádzky: nie je stanovený

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Variet V1 - červený

Celková dĺžka: 6,185 km

Kategória R 24,5/100 (80)

Červený variat začína v mimoúrovňovej križovatke Ružomberok - juh, v ktorej sa rýchlostná cesta R1 napája na cestu I/59 severne od obce Biely potok v pracovnom staničení km 21,000. Od tejto križovatky trasa rýchlostnej cesty stúpa na násype (výška 10 až 12 m) smerom na východ. Trasa rýchlostnej cesty ďalej v miernom záreze prechádza od km 21,600 po 21,900 medzi dvoma povrchovými lomami, stáča sa na sever a pokračuje necelých 300 m v záreze hĺbky max. 17 m. Následne prechádza do násypu, mostným objektom v km 22,313 dlhým 208,5

m prekonáva miestnu zníženinu a pokračuje v miernom násype severovýchodným smerom a tak z východnej strany obchádza mesto Ružomberok. V km 23,500 je mostom nad R1 prevedená miestna komunikácia III/2226, ktorá spája mesto Ružomberok s obcami Ludrová a Štiavnička. V km 24,724 je rýchlostná cesta križovaná (nad rýchlostnou cestou) vetvou mimoúrovňovej križovatky Ružomberok - východ, ktorou sa rýchlostná cesta R1 prepája s cestou I/18 pri priemyselnom závode Mondi SCP. Za touto mimoúrovňovou križovatkou začína v km 25,150 dlhá estakáda, ktorou vo výške cca 10 až 12 m nad zemou prekonáva postupne rýchlostná cesta miestnu komunikáciu vedúcu do obce Štiavnička, ďalej v km 25,443 prekonáva cestu I/18, priemyselný areál Mondi SCP, rieku Váh, železničnú trať a časť jej nivy západne od obce Lisková a v km 26,459 aj cestu III/2213 medzi obcou Lisková a mestom Ružomberok, resp. obcou Martinček. Za touto cestou končí estakáda a rýchlostná cesta prechádza do násypu max. výšky 12 m a pokračuje smerom na sever. Tu obchádza obec Lisková po jej západnom okraji a v tesnom vedení prechádza okolo úpätia masívu Mních po jeho východnej strane čiastočne aj v záreze. Trasa rýchlostnej cesty je v tomto úseku medzi km 26,450 a km cca 27,200 vedená tak, aby zachovávala prístupovú komunikáciu k Liskovskej jaskyni (aktuálne prístupová komunikácia k stavenisku diaľnice D1 Hubová - Ivachnová) a nezasahovala do masívu Mních. Červený variant potom končí severne od obce Lisková napojením na diaľnicu D1, ktorá je aktuálne vo výstavbe v novej mimoúrovňovej križovatkke Martinček 1.

Mimoúrovňové križovatky (MÚK)

MÚK Ružomberok - juh

Je križovatka posudzovanej rýchlostnej cesty R1 s jestvujúcou cestou I/59, ktorá spája mestá Ružomberok a Banská Bystrica. Križovatka je umiestnená v katastri mesta Ružomberok medzi južným okrajom zástavby mesta, a mestskou časťou Biely potok. Križovatka je z technického hľadiska priesečná, úplná s krížnymi bodmi, deltovitého tvaru s modifikáciou, kompaktná. Súčasťou križovatky je jeden kruhový objazd, na ktorý je napojená ulica Vápenka až za riečku Revúca.

MÚK Ružomberok - východ

Križovatka prepája posudzovanú rýchlostnú cestu R1 s cestou I/18. Je to križovatka trúbkovitého tvaru. MÚK prepája rýchlostnú cestu R1 s jestvujúcou cestou I/18 prostredníctvom privádzača dĺžky 950 m (vrátane vetiev križovatky) a okružnej križovatky na ceste I/18. Križovatka je umiestnená južne od areálu terajšieho závodu Mondi SCP, privádzač je napojený na cestu I/18 medzi obytnou zástavbou na Tatranskej ceste a čerpacou stanicou pohonných hmôt (OMV) na rovnomennej ulici.

MÚK Martinček 1

Križovatka prepája diaľnicu D1 s rýchlostnou cestou R1 v posudzovanom variante V1. Križovatka sa nachádza v katastrálnom území Lisková, presnejšie severne od zástavby obce Lisková a zástavby obce Martinček. Daná križovatka je z technického hľadiska definovaná ako styková prípojková, úplná útvarová, trojuholníková (trojlúčová), vysoko komfortná. Táto križovatka nie je napojená na cestu III/2229 do obce Martinček.

Variant V2 - modrý

Celková dĺžka: 7,281 km

Kategória R 24,5/100 (80)

Modrý variant je prakticky až po mimoúrovňovú križovatkku *Ružomberok - východ* totožný s variantom červeným. Teda začína obdobne v mimoúrovňovej križovatkke *Ružomberok - juh*, v ktorej sa rýchlostná cesta R1 napája na cestu I/59 severne od obce Biely potok v pracovnom staničení km 21,000. Od tejto križovatky trasa rýchlostnej cesty stúpa na násype (výšky 10 až

12 m) smerom na východ. Trasa rýchlostnej cesty ďalej v miernom záreze prechádza od km 21,600 po 21,900 medzi dvoma povrchovými lomami, stáča sa na sever a pokračuje necelých 300 m v záreze hĺbky max. 17 m. Následne prechádza do násypu, mostným objektom prekonáva miestnu zníženu a pokračuje v miernom násype severovýchodným smerom tak, že z východnej strany obchádza mesto Ružomberok. V km 23,500 je mostom nad R1 prevedená miestna komunikácia III/2226, ktorá spája mesto Ružomberok s obcami Ludrová a Štiavnička. V km 24,724 je rýchlostná cesta križovaná (nad rýchlostnou cestou) vetvou mimoúrovňovej križovatky *Ružomberok - východ*, ktorou sa rýchlostná cesta R1 prepája s cestou I/18 pri priemyselnom závode Mondi SCP. V km 24,920 začína estakáda (výšky 10 až 26 m), ktorou trasa rýchlostnej cesty v miernom stúpaní postupne prekonáva miestnu komunikáciu vedúcu do obce Štiavnička, ďalej v km 25,450 prekonáva cestu I/18 ďalej priemyselný areál Mondi SCP, rieku Váh železničnú trať a časť jej nivy západne od obce Lisková a v km 26,648 aj miestnu cestu medzi obcou Lisková a mestom Ružomberok. Severne od areálu Mondi SCP je trasa rýchlostnej cesty smerovaná už na severozápad. V km 26,850 je umiestnený južný portál tunela Mních, ktorým rýchlostná cesta prekonáva rovnomenný masív. Severný tunelový portál je umiestnený v km 27,457, kde trasa vychádza na povrch západne od obce Martinček priamo do násypu. Tunel Mních je navrhovaný na kategóriu 2T – 7,5 a návrhovú rýchlosť 80 km/hod. Dĺžka tunela je 755 m a v tuneli je konštantný pozdĺžny sklon 3,0 % po celej dĺžke. Tunelové rúry budú mať pozdĺžne vetranie pomocou prúdových ventilátorov, ktoré je postačujúce pre bežnú prevádzku v tuneli a aj v prípade požiaru pri jednosmernej doprave v tunelových rúrach. K oboch portálom sú potrebné samostatné prístupové cesty pre zložky IZS v prípade potreby ich zásahu. Na oboch portáloch budú umiestnené technologické centrály. Komunikácia v tunelových rúrach je odvodnená štrbinovými žľabmi, zvedenými kanalizáciou do nádrže kontaminovaných vôd, umiestnenej v manipulačnej ploche pred južným portálom. Týmto systémom odvodnenia budú zvedené znečistené vody z umývania tunela, prípadne nepredvídané úniky kvapalín pri havárii vozidiel a znečistené vody pri požiarom zásahu v tuneli. Do kanalizácie budú zaústené pozdĺžne drenáže horninovej vody, ktorá prebieha na oboch stranách tunelových rúr medzi primárnym a sekundárnym ostením po cca každých 40-50 m. Čistenie vody z tunela bude zabezpečené počas výstavby aj prevádzky na južnom portály. Spôsob razenia tunela cyklickým spôsobom razenia s horizontálnym členením výrubu na kalotu, stupeň a dno. Úprava rúbaniny je plánovaná na stavebnom dvore pri južnom portály tunela, kde bude umiestnené zariadenie na úpravu rúbaniny (drvička). V km 27,733 prekonáva rýchlostná cesta mostným objektom cestu III/2229 spájajúcu obec Martinček a Likavka, ďalej potok v km 27,753 a prechádza opäť do násypu výšky 5 až 10 m, kde už začínajú vetvy križovatky *Martinček 2*, ktorou sa rýchlostná cesta R1 napája na diaľnicu D1 severozápadne od obce Martinček.

Mimoúrovňové križovatky (MÚK)

MÚK Ružomberok - juh

Je križovatka posudzovanej rýchlostnej cesty R1 s jestvujúcou cestou I/59, ktorá spája mestá Ružomberok a Banská Bystrica. Križovatka je umiestnená v katastri mesta Ružomberok medzi južným okrajom zástavby mesta, a mestskou časťou Biely potok. Križovatka je z technického hľadiska priesečná, úplná s krížnymi bodmi, deltovitého tvaru s modifikáciou, kompaktná. Súčasťou križovatky je jeden kruhový objazd, na ktorý je napojená ulica Vápenka až za riečku Revúca.

MÚK Ružomberok - východ

Križovatka prepája posudzovanú rýchlostnú cestu R1 s cestou I/18. Je to križovatka trúbkovitého tvaru. MÚK prepája rýchlostnú cestu R1 s jestvujúcou cestou I/18 prostredníctvom privádzača dĺžky 950 m (vrátane vetiev križovatky) a okružnej križovatky na ceste I/18. Križovatka je umiestnená južne od areálu terajšieho závodu Mondi SCP, privádzač je napojený na cestu I/18 medzi obytnou zástavbou na Tatranskej ceste a čerpacou stanicou pohonných hmôt (OMV) na rovnomennej ulici.

MÚK Martinček 2

Križovatka prepája posudzovanú rýchlostnú cestu R1 a diaľnicu D1, ktorá je momentálne vo výstavbe. Križovatka sa nachádza v katastrálnom území Martinček a Likavka, presnejšie severozápadne od zástavby obce Martinček. Daná križovatka je z technického hľadiska definovaná ako styková prípojková, úplná útvarová, trojuholníková (trojlúčová), vysoko komfortná. Táto križovatka nie je napojená na cestu III/2229 do obce Martinček.

Variant V3 - oranžový

Celková dĺžka: 7,562 km

Kategória R 24,5/100 (80)

Trasa oranžového variantu sa začína obdobne ako pri variante červenom a modrom teda v križovatke Ružomberok - juh, v ktorej sa rýchlostná cesta R1 napája na cestu I/59 severne od obce Biely potok v pracovnom staničení km 21,000. Od tejto križovatky trasa rýchlostnej cesty stúpa na násype (výšky 10 až 12 m) smerom na východ. Trasa rýchlostnej cesty ďalej v miernom záreze prechádza od km 21,600 po 21,900 medzi dvoma povrchovými lomami, stáča sa na sever a pokračuje necelých 300 m v záreze hĺbky max. 17 m. Následne prechádza do násypu, mostným objektom prekonáva miestnu zníženinu a pokračuje v miernom násype severovýchodným smerom a tak z východnej strany obchádza mesto Ružomberok. V km 23,500 je mostom nad R1 prevedená miestna komunikácia III/2226, ktorá spája mesto Ružomberok s obcami Ludrová a Štiavnička. Trasa pokračuje v miernom násype, v km 25,163 prekonáva miestnu komunikáciu vedúcu do obce Štiavnička. V km 25,580 prekonáva rýchlostná cesta mostom vetvu mimoúrovňovej križovatky Ružomberok - východ, ktorou sa rýchlostná cesta R1 prepája s cestou I/18 pri priemyselnom závode Mondi SCP. Následne trasa rýchlostnej cesty pokračuje smerom na východ maximálne využíva koridor jestvujúcej cesty I/18, t.j. vozovka jestvujúcej cesty sa využije pre ľavý jazdný pás rýchlostnej cesty R1 (v zmysle staničenia), pravý jazdný pás sa vybuduje ako nový. Rýchlostná cesta R1 a cesta I/18 sú vedené v spoločnej trase (peáži). Pre zabratý koridor jestvujúcej cesty I/18 sa navrhujú v celom úseku súběžné cesty, resp. ich preložky. Ide o regionálne cesty III/2214, III/2220, prístupové, účelové a poľné cesty. Tesne pred koncom posudzovaného úseku je umiestnený ekodukt nad R1 v km 28,350. Koniec úseku oranžového variantu je v km 28,562 pred novobudovanou križovatkou Ivachnová - západ, ktorou sa budú prepájať diaľnica D1 a rýchlostná cesta R1. Križovatka Ivachnová - západ je pripravovaná v rámci stavby D1.

Mimoúrovňové križovatky (MÚK)

MÚK Ružomberok - juh

Je križovatka posudzovanej rýchlostnej cesty R1 s jestvujúcou cestou I/59, ktorá spája mestá Ružomberok a Banská Bystrica. Križovatka je umiestnená v katastri mesta Ružomberok medzi južným okrajom zástavby mesta, a mestskou časťou Biely potok. Križovatka je z technického hľadiska priesečná, úplná s križnými bodmi, deltovitého tvaru s modifikáciou, kompaktná. Súčasťou križovatky je jeden kruhový objazd, na ktorý je napojená ulica Vápenka až za riečku Revúca.

MÚK Ružomberok - východ

Táto križovatka prepája posudzovanú rýchlostnú cestu R1, cestu I/18 a areál Mondi SCP južne od novobudovanej časti priemyselného areálu Mondi SCP a severne od zástavby obce Štiavnička. Križovatka sa nachádza v katastrálnych územiach Štiavnička a Lisková. Križovatka je z technického hľadiska definovaná ako kosodĺžniková s dvomi turbookružnými križovatkami. Na križovatkú budú prakticky napojené aj cesty III/2214 a III/2220, ktoré smerujú do obcí Lisková a Liptovské Sliache. Obe obce budú cez túto križovatkú priamo napojené na cestu I/18 a rýchlostnú cestu R1.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Dňa 13. 06. 2016 doručil navrhovateľ, ktorým je Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 22 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení platnom do 30.06.2016 (ďalej len „zákon“) zámer navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1“ (ďalej len navrhovaná činnosť“), ktorý vypracovala spoločnosť HBH Projekt spol. s r. o. v apríli 2016.

Podľa prílohy č. 8 zákona je navrhovaná činnosť zaradená do kategórie č. 13 Doprava a telekomunikácie, položka č. 1 Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov, časť A (povinné hodnotenie) – bez limitu.

MŽP SR, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 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. k) zákona informovalo dotknutú obec, dotknuté orgány, povoľujúce orgány a rezortný orgán, že dňom doručenia zámeru začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie a vyzvalo na predloženie stanoviska v zákonom stanovenej lehote.

MŽP SR podľa § 23 ods. 1 zákona listom č. 6205/2016-1.7/ml,34413/2016 zo dňa 15.06.2016, zaslalo zámer navrhovanej činnosti povoľujúcim orgánom, dotknutým orgánom, rezortnému orgánu a dotknutým obciam, ktorý bol zverejnený na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-ruzomberok-juh-krizovatka-d1>

K zaslanému a zverejnenému zámeru boli na MŽP SR doručené stanoviská od nasledujúcich orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti: Okresný úrad Ružomberok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Ružomberok, pozemkový a lesný odbor, Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica, Slovenský vodohospodársky

podnik, š. p., odštepny závod Piešťany, Obvodný bankský úrad Banská Bystrica, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Obec Likavka, Obec Lisková, Obec Martinček, Dopravný úrad, Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mesto Ružomberok, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia.

Pre navrhovanú činnosť bol podľa § 30 zákona určený rozsah hodnotenia č. 6205/2016-1.7/ml, 45741/2016 zo dňa 05. 08. 2016. Rozsah hodnotenia bol určený na základe preštudovania doručeného zámeru a s prihliadnutím na doručené stanoviská k zámeru a po prerokovaní návrhu rozsahu hodnotenia, ktoré sa konalo dňa 02. 08. 2016 o 11 h v budove Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.

Na základe pripomienok, ktoré boli doručené MŽP SR k určenému rozsahu hodnotenia, vrátane jeho doplnkov č. 6205/2016-1.7/ml zo dňa 23. 08. 2016, č. 6205/2016-1.7/ml zo dňa 19.09.2016 a č. 6205/2016-1.7/ml zo dňa 26. 09. 2016, vypracovala spoločnosť HBH Projekt spol. s r. o. – organizačná zložka Slovensko, Ateliér ekológie II, Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica podľa prílohy č.11 zákona v júli 2019 správu o hodnotení navrhovanej činnosti, ktorú podľa § 31 zákona navrhovateľ predložil MŽP SR dňa 02. 08. 2019.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR listom č. 617/2019-1.7/rc, 41709/2019 zo dňa 08. 08. 2019 zaslalo správu o hodnotení navrhovanej činnosti na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona na vyjadrenie dotknutým orgánom, povolujúcim orgánom, dotknutým obciam a rezortnému orgánu a zároveň zverejnilo správu o hodnotení navrhovanej činnosti na webovom sídle MŽP SR, na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-ruzomberok-juh-krizovatka-d1>

Zároveň MŽP SR v súlade s § 33 ods. 2 zákona doručilo dotknutej verejnosti všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.

Správa o hodnotení, resp. všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie boli doručené nasledovným dotknutým orgánom, dotknutým obciam a dotknutej verejnosti:

Dotknutá verejnosť:

1. Mondi SCP, a.s.;
2. Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica;
3. Jana Tomková, Lisková 676, 034 81 Lisková, zástupkyňa petičného výboru proti variantu V1.

Dotknutá obec:

1. Mesto Ružomberok, mestský úrad;
2. Obec Ludrová, obecný úrad;
3. Obec Štiavnička, obecný úrad;
4. Obec Lisková, obecný úrad;

5. Obec Martinček, obecný úrad;
6. Obec Likavka, obecný úrad;
7. Obec Liptovské Sliače, obecný úrad;
8. Obec Ivachnová, obecný úrad.

Povoľujúci orgán a dotknutý orgán:

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice.

Rezortný orgán a dotknutý orgán:

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií.

Dotknutý orgán:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu;
2. Obvodný banský úrad Banská Bystrica;
3. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., odštepny závod Piešťany;
4. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku;
5. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel;
6. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach;
7. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši;
8. Úrad Žilinského samosprávneho kraja;
9. Krajský pamiatkový úrad Žilina;
10. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline;
11. Okresný úrad Žilina, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja;
12. Okresný úrad Ružomberok, odbor starostlivosti o životné prostredie;
13. Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií;
14. Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia;
15. Okresný úrad Ružomberok, pozemkový a lesný odbor;
16. Okresný úrad Ružomberok, katastrálny odbor;
17. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny.

Stanoviská k správe o hodnotení navrhovanej činnosti sú uvedené v kapitole III. 4 tohto záverečného stanoviska.

MŽP SR zároveň požiadalo dotknuté obce, aby v spolupráci s navrhovateľom zabezpečili verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Súčasne boli dotknuté obce upozornené, že termín a miesto verejného prerokovania je dotknutá obec povinná oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním a prizvať naň okrem verejnosti aj zástupcov MŽP SR, rezortného orgánu a dotknutých orgánov.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti podľa § 34 zákona sa uskutočnilo dňa 11.09.2019 o 17.00 h. v Kultúrnom stredisku obce Likavka. Jednalo sa o spoločné verejné

prerokovanie navrhovanej činnosti dotknutými obcami: Mesto Ružomberok, Obec Ludrová, Obec Štiavnička, Obec Lisková, Obec Martinček, Obec Likavka, Obec Liptovské Sliače, Obec Ivachnová. Termín a miesto spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti oznámili dotknuté obce verejnosti oznámením, zverejneným na úradnej tabuli a na svojich webových sídlach, ostatným subjektom procesu posudzovania zaslaním pozvánky.

Podľa záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa na predmetnom prerokovaní zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti, zástupcovia dotknutých obcí a verejnosti, spolu 40 osôb.

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti otvoril a prítomných privítal starosta obce Likavka, ktorý následne uviedol dôvod stretnutia. Ďalej odovzdal slovo zástupcom navrhovateľa, ktorí informovali prítomných o dôvodoch a potrebách realizácie navrhovanej činnosti. Zástupca spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti oboznámil prítomných s technickými údajmi a predstavil varianty trasovania navrhovanej činnosti. Po podaných informáciách bola vyzvaní prítomní na kladenie otázok. Podľa zápisu prebiehalo prerokovanie formou diskusie. Z priebehu verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou doručený na MŽP SR dňa 20. 09. 2019.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

Na MŽP SR boli doručené nasledovné písomné stanoviská k správe o hodnotení navrhovanej činnosti:

- 1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina**, list č. 058/2019/ÚVHR/69870 zo dňa 02. 09. 2019, cit: „Z environmentálneho hodnotenia a porovnania všetkých posudzovaných variantov vyplynulo, že ako najvýhodnejší sa javí variant V3 – oranžový, ktorý najmenej ovplyvní sledované zložky životného prostredia. Nakoľko z textu predloženej správy o hodnotení vyplýva, že ochrana verejného zdravia pred účinkami hluku bude zabezpečená za predpokladu realizácie navrhnutých protihlukových opatrení, žiadame, aby boli navrhované protihlukové opatrenia zapracované do projektovej dokumentácie stavby vybraného variantu navrhovanej činnosti a následne zrealizované. Z dôvodu preukázania účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení žiadame pred ukončením stavby, resp. pred jej uvedením do trvalého užívania predložiť výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby. Na základe uvedených skutočností vydáva MDV SR toto záväzné stanovisko“.

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je akceptovaná a bude zohľadnená v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracovaná v ďalšom stupni povoľovacieho konania. Z dôvodu preukázania účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení budú pred uvedením stavby do trvalého užívania predložené výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby.

- 2. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu**, list č. ÚSMŠ-23-41-2019 zo dňa 28. 08. 2019, cit: „K správe o hodnotení navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, juh – križovatka D1, ktorá je posudzovaná podľa zákona

č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, nemáme z hľadiska vplyvov na životné prostredie žiadne pripomienky. Z hľadiska záujmov obrany štátu ostávajú naďalej v platnosti požiadavky vyplývajúce zo stanoviska č. SEMal-18-1370/2016 zo dňa 06.07.2016 vydaného k zámeru navrhovanej činnosti/stavby v konaniach podľa zákona č.50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov. Ďalší stupeň projektovej dokumentácie stavby žiadame zaslať na posúdenie“. Jedná sa o nasledovné požiadavky:

1. Zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) diaľnice D1 a ciest I/18 a I/59 v úseku plánovaného záberu v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m;
2. Pri dopravných obmedzeniach na pozemných komunikáciách zasiahnutých záberom stavby (D1,I/18,I/59) postupovať v súlade s §7 a §24 ods. e) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a §10 ods. 6, písm. b) Vyhlášky Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákona o pozemných komunikáciách (cestný zákon);
3. Na železničnej trati č. 180 Žilina – Košice v plánovaných úsekoch záberu stavby zabezpečiť prejazdnosť železničnej trate č. 180 minimálne v jednej železničnej koľaji alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí a technických obmedzení;
4. Začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť odboru vojenskej dopravy Úradu logistického zabezpečenia Ozbrojených síl Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava, fax: 0960322569, e-mail:dicvd@mil.sk;
5. Spracovať plán organizácie dopravy počas pripravovanej realizácie s obmedzeniami v úsekoch záberu stavby“.

Vyjadrenie MŽP SR: Uvedené požiadavky z hľadiska obrany štátu budú zohľadnené v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a budú podrobnejšie rozpracované v ďalšom stupni povoľovacieho konania.

- 3. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriadiel**, list č. S12552-2019-IKŽ-2 zo dňa 27. 08. 2019, cit.: „Navrhované varianty prechádzajú ochranným pásmom I. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Liptovskej Štiavnicí. Zo záverečného zhrnutia vyplýva, že trasa rýchlostnej cesty – Variant V3 – oranžový vyšiel z analýzy ako najvhodnejší. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, inšpektorát kúpeľov a žriadiel odporúča a súhlasí s trasovaním rýchlostnej cesty vo variante V3 – oranžový“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

- 4. Obvodný bankský úrad Banská Bystrica**, list č. 1233-1874/2019 zo dňa 04. 09. 2019, cit: „Obvodný bankský úrad Banská Bystrica, po zohľadnení stanovísk BAŇA Ružomberok , spol. s r.o., Ružomberok a PK Doprastav a.s.(resp. PK Metrostav, a.s.) Žilina, prerokovaných na pracovných rokovaníach dňa 30.11.2018 a 15.1.2019, nemá námietky proti predloženej Správe o hodnotení. Nakoľko stavba má prechádzať chráneným ložiskovým územím Ružomberok III a Ružomberok II Obvodný bankský úrad v Banskej

Bystrici upozorňuje, že pre jej povolenie je potrebné postupovať podľa § 19 zákona č. 44/1988 Zb. v platnom znení“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

- 5. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry,** list č.24843/2019/SCDPK/66265 zo dňa 05. 09. 2019, cit.: „V zmysle záverov multikriteriálneho hodnotenia očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a na základe posúdenia všetkých variantov bol vyhodnotený ako optimálny variant vedenia rýchlostnej cesty R1 oranžový variant V3, ktorý bude mať menší zásah do cenných biotopov, horninové prostredie, ako aj menší negatívny vplyv na faunu a obyvateľstvo. Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, juh – križovatka D1“ neuplatňuje zásadné pripomienky a súhlasí s odporúčaním spracovateľa správy o hodnotení realizovať rýchlostnú cestu R1 v oranžovom variante V3“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

- 6. Žilinský samosprávny kraj,** list č. 05720/2019/ORR-2 zo dňa 09. 09. 2019, cit.: „Žilinský samosprávny kraj po preštudovaní predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti odporúča ako najvhodnejší variant na realizáciu Variant V3 –oranžový. Žilinský samosprávny kraj má za to, že hodnotený variant rýchlostnej cesty R1 „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, juh – križovatka D1“ je akceptovateľný ako riešenie východného obchvatu mesta Ružomberok“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

- 7. Obec Likavka,** list č. MJ-001573/2019 zo dňa 24. 09. 2019, cit.: „Súhlasíme s realizáciou predloženého variantu V3 s križovaním ciest R1 a D1 v Ivachnovej. Nesúhlasíme s realizáciou variantov V1 a V2“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutej obce.

- 8. Obec Liptovské Sliache,** list č. 2821/2019 zo dňa 25. 09. 2019, cit.: „Súhlasíme s realizáciou predloženého variantu V3 s križovaním ciest R1 a D1 v Ivachnovej. Nesúhlasíme s realizáciou variantov V1 a V2“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutej obce.

- 9. Obec Lisková,** list č. 2075/2019 zo dňa 24. 09. 2019, cit.: „Súhlasíme s realizáciou predloženého variantu V3 s križovaním ciest R1 a D1 v Ivachnovej. Nesúhlasíme s realizáciou variantov V1 a V2“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovelo požiadavke dotknutej obce.

10. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Ružomberku, list č. ORHZ-RK2-2019/000313-001 zo dňa 24. 09. 2019, cit.: „Okresnému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru v Ružomberku, ako dotknutému orgánu podľa § 3 písm. p) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v nadväznosti na § 28 zákona č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov, bola Krajským riaditeľstvom Hasičského a záchranného zboru v Žiline postúpená Správa o hodnotení „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, juh – križovatka D1“, ku ktorej z hľadiska ochrany pred požiarmi nemá pripomienky a nepredpokladá zvýšenie environmentálnej záťaže z dôvodu plnenia požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti pri ďalších povolovacích konaniach“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

11. Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, list č. CS SVP OZ PN 7094/2019/3, CZ30123/220 zo dňa 06. 09. 2019, cit.: „Zhoršenie stavu vodných útvarov výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti vo variante V1 a vo variante V2 nemožno vylúčiť. Riziko zhoršenia stavu bolo identifikované v prípade útvaru povrchovej vody SK0006 Váh a v prípade útvaru podzemnej vody SK 2003300F Puklinové podzemné vody Podtatranskej skupiny a Liptovskej kotliny. Na základe predkladaného predbežného posúdenia možno predpokladať, že výstavba navrhovanej činnosti vo variantoch V1 a V2 by bola možná len za predpokladu udelenia výnimky podľa článku 4.7 rámcovej smernice o vode pre uvedené vodné útvary. Zhoršenie stavu vodných útvarov alebo nedosiahnutie dobrého stavu vodných útvarov výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti vo variantoch V3 sa nepredpokladá. Stavba vo variante V3 je v súlade s cieľmi rámcovej smernice o vode. Na základe uvedených skutočností Vám oznamujeme, že k predpokladanej správe o hodnotení činnosti „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok juh – križovatka D1“ nemáme zásadné pripomienky v zmysle zákonov v znení neskorších predpisov. Z hľadiska vodohospodárskych záujmov odporúčame Variant 3.

Z hľadiska správcu vodných tokov a povodia Vám dávame nasledujúce stanovisko:

V rámci „Predbežného hodnotenia povodňového rizika SR“ (2018) bola medzi oblasti s existujúcimi potenciálne významnými povodňovým rizikom zaradené geografická oblasť Likavka Vodný tok Likavka (hydrologické číslo 4-21-02-11758), obec Likavka, je zaradený medzi úseky vodných tokov s existujúcim potencióálne významným povodňovým rizikom v čiastkovom povodí Váhu o dĺžke 3,5 km.

Ďalej Vám oznamujeme, že v rámci dokumentu „Podnikový rozvojový program investícií na roky 2020 - 2025“ máme v riešenom území zaradené nasledovné investičné akcie: Likavka - úprava toku Likavka s predpokladaným začatím v roku 2021 Upozorňujeme, že sa jedná o viacročný program a realizácia jednotlivých akcií záleží od zabezpečenia finančných zdrojov na ich realizáciu.

- Postupovať podľa platných legislatívnych nariadení a to 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 a v zmysle zákona č.7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov;
- Križovanie a súběhy telesa rýchlostnej cesty s vodnými tokmi žiadame navrhnuť v súlade s STN 736822 „Križovanie a súběhy vedení komunikácií s vodnými tokmi“;
 - Rešpektovať ochranné pásmo vodných tokov podľa STN 752102 Úpravy riek a potokov, časť 13., v ktorých nie je prípustná orba, stavanie objektov, zmena reliéfu ťažbou, navážkami, manipulácia s látkami škodiacimi vodám a výstavba súběžných inžinierskych sietí. Ochranné pásma sú stanovené nasledovne:
 - a) Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami nad 50 m - 10,0 m od brehovej čiary,
 - b) Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami 10 - 50 m - 6,0 m od brehovej čiary,
 - c) Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami do 10 m - 4,0 m od brehovej čiary.
 - Pre výkon správy vodných tokov, požadujeme zachovať na pobrežných pozemkoch podmienky vyplývajúce z §49 a §50 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Správca vodných tokov je oprávnený pri výkone správy vodného toku a správy vodných stavieb, alebo zariadení vstupovať na pobrežné pozemky. Vlastník pobrežného pozemku je povinný umožniť správcovi vodného toku výkon jeho oprávnenia. Pobrežnými pozemkami v závislosti od druhu opevnenia brehu a druhu vegetácie sú pri vodohospodársky významnom vodnom toku pozemky do 10 m od brehovej čiary a pri drobných vodných tokoch pozemky do 5 m od brehovej čiary;
 - V záujme zachovania súčasných prietokovej kapacity vodných tokov žiadame umiestňovať mostné piliere mimo koryta vodného toku. Krajné opory premostenia osadiť mimo kynety vodného toku min. 5 m za brehovými čiarami pri vodných tokoch a navrhovať prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku;
 - Konštrukciu mostovky navrhovať na prietok Q_{100} s dodržaním minimálnej voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 73 6822, resp. STN 73 6201;
 - Pri realizácii stavebných prác sa nesmie zasahovať do telesa hrádze a jeho ochranného pásma bez písomného súhlasu správcu a orgánu štátnej vodnej správy;
 - Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, dodržať ustanovenia § 39 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;
 - Ochranu podzemných vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou;
 - Pre riešenie havarijných situácií musí byť na stavbe (v každom stavebnom dvore) zriadený havarijný sklad a v havarijnom pláne stavby musia byť stanovené postupy pre riešenie jednotlivých havarijných stavov;

- Zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov. V rámci stavebných dvorov zabezpečiť spevnené plochy pred únikom znečisťujúcich látok (ropné latky zo stavebných mechanizmov a pod.);
- Pre návrh odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd zohľadňovať požiadavky na čistenie vôd v súlade s ustanovením § 36 ods. 17 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a v zmysle požiadaviek NV SR č. 269/2010 Z. z., podľa § 9, ktorým sa ustanovujú kvalitatívne ciele povrchových vôd a limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových a osobitných vôd, vrátane podmienok pre vypúšťanie vôd z povrchového odtoku;
- Upozorňujeme, že v zmysle § 47 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov sú vlastníci stavieb, ktoré nie sú vodnými stavbami, alebo technických zariadení umiestnených vo vodnom toku a v inundačnom území povinní na vlastné náklady dbať o ich riadnu údržbu o ich statickú bezpečnosť, aby neohrozovali plynulý odtok vôd a zabezpečiť ich pred škodlivými účinkami vôd, splaveninami a ľadom;
- Správca vodného toku v zmysle §49 ods. 5 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov, nezodpovedá za škody spôsobené mimoriadnou udalosťou a škody spôsobené užívaním vodných tokov;
- Jednotlivé stupne projektovej dokumentácie Vás žiadame predložiť na vyjadrenie.

Na základe uvedených skutočností Vám oznamujeme, že k predkladanej správe o hodnotení činnosti „Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, juh - križovatka D1“ nemáme zásadné pripomienky v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“.

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky sú akceptované a budú zohľadnené v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracované v ďalšom stupni povoľovacieho konania. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutého orgánu.

12. Mondi SCP, a. s., list č. ŽP 231/2019 zo dňa 11. 09. 2019, cit.: „

1. Nesúhlasíme s riešením rýchlostnej komunikácie podľa Variantu V1 – modrý a Variantu V2 červený a preferujeme výber optimálneho Variantu V3 – oranžový, tak ako je v Správe o hodnotení navrhované. Trasovanie rýchlostnej komunikácie cez alebo v tesnej blízkosti výrobného areálu Mondi SCP, a. s. je v konflikte s jeho prevádzkou, ktorý spočíva najmä v priestorových obmedzeniach výrobného areálu stavbou R1, emisiách vodných pár z prevádzky Mondi SCP, a. s. prevádzkou R1 nad výrobným areálom, v obmedzujúcom rozdelení výrobného areálu od jeho východnej rozvojovej časti a pod“.

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je akceptovaná. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový MŽP SR vyhovel požiadavke dotknutej verejnosti.

2. „Žiadame zabezpečiť dopravne a kapacitne vhodný a čo najpriamejší spôsob napojenia výrobného areálu Mondi SCP, a. s. na rýchlostnú komunikáciu R1 a to napojením na kruhový objazd zabezpečujúci spojenie privádzača na R1 s ostatnými komunikáciami (I/18 ...) a to najmä pre kamiónovú dopravu. Napojenie v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť v súčinnosti s Mondi SCP, a. s. a v nadväznosti na projekty Mondi SCP, a. s. najmä projekt „ Úprava a rozšírenie dopravných plôch pri GATE 3 a 4 (areál

MSCP)“. Súčasne žiadame uvažovať s možnosťou dopravného napojenia na kruhový objazd územia východne od potoka Štiavničianka. Spoločnosť Mondi SCP, a. s. realizuje rozvojové projekty (vrátane posledných Projekt 2000 a Projekt ECO PLUS v rozsahu viac ako 310 mil. eur), ktoré budú zvyšovať nároky na dopravné napojenie areálu. Súčasne spoločnosť predpokladá ďalší svoj rozvoj vo východnej časti, pre ktorú je potrebné výhľadovo vhodné dopravné napojenie. Spoločnosť Mondi SCP, a. s. pre zabezpečenie plynulosti dopravy pripravuje projekt „Úprava a rozšírenie dopravných plôch pri GATE 3 a 4 (areál MSCP)“, pričom nové dopravné parkoviská budú vyžadovať vhodné dopravné napojenie, pričom existujúce napojenie na cestu I/18 nebude kapacitne a dopravné optimálne“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Mondi SCP, a. s., v ktorom uvádza, cit.: „V tomto bode žiada spoločnosť Mondi SCP, a. s. dopravne a kapacitne vhodný a čo najpriamejší spôsob napojenia výrobného areálu Mondi SCP, a. s. na rýchlostnú cestu R1. Požiadavky na napojenie výrobného areálu, ktoré sú v tomto bode ďalej definované najviac spĺňa variant V3 - oranžový. Požiadavka na súčinnosť pri riešení napojenia areálu Mondi SCP, a. s. v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude rešpektovaná, stanovisko a ostatné požiadavky spoločnosti uvedené v tomto bode sa berú na vedomie bez potreby doplnenia ďalších informácií“. MŽP SR akceptuje vyjadrenie navrhovateľa a pripomienka Mondi SCP, a. s. je akceptovaná a bude zohľadnená v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracovaná v ďalšom stupni povoľovacieho konania. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutej verejnosti.

3. „V prípade etapizácie výstavby žiadame realizovať objekt križovatky (kruhového objazdu) s napojením na výrobný areál Mondi SCP, a. s. a cestu I/18 prioritne resp. v predstihu, za účelom čo najrýchlejšieho preklenutia problému kapacitného preťaženia cesty I/18 či už v období do dostavby úseku D1 (Hubová – Ivachnová) alebo aj v nasledovnom období“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Mondi SCP, a. s., v ktorom uvádza, cit.: „Úsek rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, juh - križovatka D1 plánuje NDS rozdeliť na dva úseky „Ružomberok, juh - križovatka I/18" a „Ružomberok, križovatka I/18 - križovatka D1". Objekt križovatky (kruhového objazdu) s napojením na výrobný areál Mondi SCP, a. s. bude prednostne riešený v tom úseku rýchlostnej cesty R1, ktorý bude realizovaný ako prvý. Požiadavka bude riešená v ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie rýchlostnej cesty R1. Etapizácia prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok, juh - križovatka D1 je možná a berie sa na vedomie.“. MŽP SR akceptuje vyjadrenie navrhovateľa a pripomienka Mondi SCP, a. s. je akceptovaná a bude zohľadnená v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracovaná v ďalšom stupni povoľovacieho konania. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutej verejnosti.

4. „V rámci výstavby projektu výstavby rýchlostnej komunikácie riešiť prekládku existujúceho VVN vedenia (110 kV), ktorým je zabezpečované elektrické napájanie výrobného areálu Mondi SCP, a. s. a to v súčinnosti s Mondi SCP, a .s.“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Mondi SCP, a. s., v ktorom uvádza, cit.: „V tomto bode žiada spoločnosť Mondi SCP, a. s. v rámci projektu výstavby rýchlostnej cesty riešiť prekládku existujúceho VVN vedenia (110 kV), ktorým je zabezpečované elektrické napájanie výrobného areálu Mondi SCP, a. s. v súčinnosti s Mondi SCP, a. s.. Uvedená preložka VVN vedenia je súčasťou technického podkladu pre spracovanie Správy o hodnotení rýchlostnej cesty RI v tomto úseku, je posúdená a uvažovaná do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Požiadavka spoločnosti Mondi SCP, a. s. je teda rešpektovaná a bude riešená aj v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.“. MŽP SR akceptuje vyjadrenie navrhovateľa a pripomienka Mondi SCP, a. s., je akceptovaná a bude zohľadnená v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracovaná v ďalšom stupni povoľovacieho konania.

13. Ministerstvo životného prostredia, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, list č. 10134/2019-6.3 zo dňa 30. 09. 2019 uvádza, že si k správe o hodnotení navrhovanej činnosti vyžiadalo stanovisko od Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“) a po jej preštudovaní, ako aj na základe stanoviska ŠOP SR dáva nasledovné stanovisko, cit.: „Vzhľadom na výsledky hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 v sledovanom území, hodnotenia vplyvov na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v dotknutých územiach sústavy Natura 2000, ako aj hodnotenia vplyvov na ostatné významné druhy a biotopy európskeho a národného významu sekcia v prípade uplatnenia navrhovaných zmierňujúcich opatrení považuje za optimálny variant V3.

K dokumentácii správy o hodnotení si sekcia uplatňuje nasledujúce pripomienky:

1. Opis technického a technologického riešenia je mimoriadne stručný až nedostatočný, obmedzuje sa na opis trasovania variantov. Údaje o jednotlivých prvkoch rýchlostnej cesty (stavebných objektoch) sú nedostatočné“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Ministerstva životného prostredia, sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, v ktorom uvádza, cit.: „Pripomienka je z časti opodstatnená. Popis posudzovaných variantov je uvedený v kapitole A.II.9 a je doplnený grafickými a textovými prílohami, v ktorých sú uvedené aj detaily jednotlivých variantov, ako sú situácie jednotlivých variantov (znázorňujú umiestnenie jednotlivých variantov), pozdĺžne profily jednotlivých variantov (znázornená výška nad terénom, resp. hĺbka zárezu), tabuľka a schémy mostov (presné rozmery všetkých mostných objektov vrátane ekoduktu, ich konštrukcia, počet pilierov aj ich umiestnenie), hluková štúdia (umiestnenie a výšky či parametre protihlukových opatrení) a pod. Podrobnejší popis technického a technologického riešenia bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie“. MŽP SR akceptuje a súhlasí s vyjadrením navrhovateľa.

2. „V potrebných surovinách sa neuvádza materiál vyťažený pri stavbe tunelov, uvažuje sa len s kamenivom z okolitých lomov, čo možno pokladať za environmentálne neprijateľné v blízkosti práve realizovaných tunelov Čebrad', Višňové a navrhovaných tunelov Havran a Korbeľka“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Ministerstva životného prostredia, sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, v ktorom uvádza, cit.: „V kapitole B.I.3 na strane 21 sa uvádza, že v prípade potreby (napr. do betónových zmesí) je možné použiť materiál z miestnych lomov, ale v tabuľke 3 je jasne uvedená materiálová bilancia, ktorá pre všetky varianty definuje mierny prebytok výkopových surovín. To znamená, že na stavbu nie je potrebné dovážať akýkoľvek materiál do násypov. Materiál z lomov bude použitý do konštrukčných zmesí (napr. betónových), kde zeminu nie je možné použiť. Uvažovať teda o dovoze výrubu z vyššie uvedených tunelov je v tomto prípade irelevantné“. MŽP SR akceptuje vyjadrenie navrhovateľa.

3. „Medzi dotknutými chránenými územiami chýba Chránený areál Revúca a absentuje vyhodnotenie vplyvov na Prírodnú pamiatku Skalná päšť. V charakteristike fauny a chránených území absentujú údaje o výskyte chránených a významných zložiek fauny Národnej prírodnej pamiatky Liskovská jaskyňa“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR požiadalo listom č. 617/2019-1.7/rc, 53646/2019 zo dňa 14. 10. 2019 navrhovateľa o doplňujúce informácie k pripomienkam k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 5 zákona. Na základe uvedenej žiadosti navrhovateľ doručil dňa 15. 11. 2020 vyjadrenie k stanovisku Ministerstva životného prostredia, sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, v ktorom uvádza, cit.: „Chránený areál Revúca nie je medzi dotknutými chránenými územiami z dôvodu, že je vzdialený od všetkých posudzovaných variantov (križovatky Ružomberok, juh) cca 3 km južne proti prúdu vodného toku Revúca. Prihliadnuc na predmet ochrany tohto Chráneného areálu (zachovalá podhorská riečka s aluviálnymi močiarimi, slatinnými lúkami a brehovými porastami) a polohy posudzovaných variantov je ovplyvnenie tohto Chráneného areálu prakticky vylúčené. Vyhodnotenie vplyvov na Prírodnú pamiatku Skalná päšť (predmetom ochrany je zvláštny skalný útvar spojený s ľudovými povestami) je zahrnuté do kapitoly C.III.8 nakoľko ide o ovplyvnenie hlavne z pohľadu vnímania krajinného obrazu. Iné vplyvy sa nepredpokladajú, nakoľko variant V2 - modrý ako aj ostatné posudzované varianty sú mimo ochranného pásma Prírodnej pamiatky Skalná päšť. Chránené a významné zložky fauny Národnej prírodnej pamiatky Liskovská jaskyňa sú popísané v kapitole C.II.7 strana 73, vrátane chránených druhov netopierov“. MŽP SR akceptuje vyjadrenie navrhovateľa. Odsúhlasením variantu V3 – oranžový vyhovel požiadavke dotknutého orgánu..

„Navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov požadujeme doplniť o nasledovné:

- Navrhnuť a zobrazit' v príslušných výkresoch ekodukt v km 28,350 vrátane jeho navádzacej zelene, ktorá ho prepojí s riekou Váh.
- Náhradnú drevinovú výsadbu realizovať prednostne ako navádzaciu zeleň k ekoduktu.
- Opatrenie „Pri občasných vodných tokoch v blízkosti ekoduktu sa navrhujú navádzacie priekopy a priepusty pre migrujúce obojživelníky“ nie je postačujúce; navádzacie priekopy a priepusty je potrebné inštalovať na všetkých migračných trasách

obojživelníkov ohrozených výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty, nielen v blízkosti ekoduktu.

- Na zatrávenie cesty R1 použiť stanovištne vhodné druhy rastlín.
- Zabudovať alternatívne úkryty, špeciálne netopierie búdky (tzv. bat-boxy) priamo do cestnej konštrukcie, napr. na spodnú stranu mostov v blízkosti pôvodných úkrytov, čím sa zvýšia úkrytové možnosti pre netopiere.
- Mimoúrovňovú križovatku Ružomberok, juh umiestniť tak, aby nezasahovala do vodného toku Revúca a jeho brehových porastov.
- Všetky depónie zeminy, stavebné dvory a pod. umiestniť mimo brehových porastov a vodných tokov, prednostne na antropicky silne ovplyvnené plochy.
- Zabezpečiť monitoring záujmov ochrany prírody pred výstavbou rýchlostnej cesty, počas jej výstavby a minimálne 3 roky po uvedení do prevádzky“.

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky sú zohľadnené v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska a podrobnejšie rozpracované v ďalšom stupni povoľovacieho konania.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona vypracoval na základe určenia MŽP SR, list č. 617/2019-1.7/rc, 61951/2019, zo dňa 21. 11. 2019, RNDr. Vladimír Kočvara, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 391/2006–OPV a číslom 508/2010/OHPV (ďalej len „spracovateľ posudku“).

Odborný posudok bol vypracovaný v súlade s § 36 zákona a obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti. Spracovateľ posudku pri hodnotení úplnosti správy o hodnotení navrhovanej činnosti konštatuje, že posudzovaná správa až na menšie nedostatky spĺňa požiadavky zákona. Upozorňuje na niekoľko nedostatkov týkajúcich sa textovej a grafickej časti dokumentácie, ktoré boli formulované pri analýze súčasného stavu prostredia.

Podľa spracovateľa posudku správu o hodnotení navrhovanej činnosti hodnotí predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia dostatočne pre stanovenie rozhodnutia o navrhovanej činnosti.

Z hľadiska použitých metód konštatuje, že boli použité štandardné metódy získavania údajov z jestvujúcich zdrojov doplnené terénnou obhliadkou, inžiniersko-geologickým prieskumom, predbežným hydrogeologickým posúdením, predikciou hlukových pomerov a vyhodnotením vibrácií, predikciou imisného zaťaženia (rozptylová štúdia), posúdením na zmenu klímy, či vyhotovením vizualizácie ekoduktu.

Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania hodnotí tak, že navrhovaná činnosť v danom technickom prevedení nebude predstavovať významné zaťaženie životného prostredia a ohrozenie zdravotných rizík.

Na základe odborného posúdenia podľa § 36 ods. 6 zákona spracovateľ posudku odporúča vydať súhlasné stanovisko pre realizáciu variantu V3 – oranžový navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania všetkých platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Návrh opatrení

a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti dopĺňa o tie podmienky, ktoré boli formulované v odborných štúdiách k danému zámeru alebo v stanoviskách jednotlivých dotknutých orgánov. Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní kapitoly VI. a VII. tohto záverečného stanoviska. Odborný posudok bol doručený na MŽP SR dňa 11. 03. 2020.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov nasledovne:

Vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy

Vplyv na horninové prostredie sa bude meniť v závislosti od charakteru geologického prostredia, v tom ktorom variante navrhovanej činnosti. Všetky varianty prechádzajú veľmi variabilným geologickým prostredím. Limitujúcimi faktormi pre inžiniersko-geologické hodnotenie jednotlivých variantných riešení bol predovšetkým ich zásah do horninového prostredia a náročnosť opatrení (technická a ekonomická) na elimináciu negatívnych dopadov (predovšetkým stabilita v zosuvných oblastiach). Najvýraznejšie zásahy do horninového prostredia budú v miestach zárezov - zmenšená stabilita horninového prostredia, zvetrávanie, erózia obnaženého skalného podkladu a samozrejme zásahy do horninového prostredia vplyvom výstavby tunela. V miestach existujúcich svahových deformácií môžu aj malé zásahy vyvolať nestabilitu horninového prostredia. Najmenšie vplyvy budú v úsekoch vedených nízkym násypom. Vedenie trasy mostným objektom bude mať zanedbateľný vplyv na horninové prostredie. Z hľadiska priestorového pôsobenia ide o lokálne vplyvy.

Vplyvy na dobývacie priestory

V území medzi Bielym potokom a Váhom prechádzajú všetky varianty spoločne určenými dobývacími priestormi stavebného kameňa. Neskôr prechádza trasa dobývacím priestorom tehliarskych hĺn. Určeným dobývacím priestorom sa zabezpečuje ochrana tehliarskych hĺn pre ich prípadné budúce využívanie. Realizácia cesty v navrhovanej trase by znemožnila alebo sťažila dobývanie ložiska, čo je v rozpore s ich úlohou, ako aj so záujmami spoločnosti, ktorá túto ochranu v súčasnosti zabezpečuje.

V hodnotenom území predstavujú najnáročnejšie časti: v spoločnom úseku – prekonanie úseku v stúpaní do pravostranného svahu údolia Revúcej (v blízkosti lomov), vo variante V1 - červený nie je žiaden úsek technicky výrazne náročnejší ako ostatné, ale je tu riziko narušenia stability Liskovskej jaskyne, vo variante V2 – modrý najnáročnejším úsekom je jednoznačne tunel cez masív Mních vrátane jeho portálov v zosuvných územiach. Bez technicky náročnejších úsekov sa javí byť variant V3 - oranžový. Nulový variant nepredstavuje nový zásah do prostredia, preto možno aj mieru vplyvu hodnotiť ako nulovú.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu počas výstavby

Počas výstavby navrhovaného obchvatu Ružomberka je možné očakávať nasledovné nepriaznivé vplyvy na okolitú poľnohospodársku pôdu:

- kompakciu koreňovej zóny pôd dopravnými a stavebnými mechanizmami, ktorá zapríčini degradáciu štruktúrnych agregátov a nežiaduce zvýšenie objemovej hmotnosti pôd. Jedná sa o vratné zmeny, ktoré možno eliminovať patričnou biologickou rekultiváciou pôdy bezprostredne po ukončení stavby;
- zosuvy pôdy a jej erózia vo výkopoch a pri výstavbe zárezov. Spôsobom ochrany je preventívne dodržiavanie všetkých zásad pre zemné a výkopové práce;
- bodové znečistenie pôd ropnými látkami alebo minerálnymi olejmi v areáloch zariadení staveniska a v manipulačných pásoch. Pri dodržaní príslušných technických, organizačných a bezpečnostných opatrení by nemalo dôjsť k znečisteniu pôdy.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky

Sem možno zaradiť havárie a imisie z dopravy v období prevádzky a rozptyl posypových materiálov používaných pri zimnej údržbe. Ak budú dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, bude možné riziko kontaminácie pôd vplyvom havárií úplne minimalizovať. Vplyv vegetačných úprav na svahoch cesty je pre pôdu pomerne zásadný, nakoľko zabráňuje erózii pôdy, preto je vhodné zvolený vegetačný kryt nevyhnutný pre zabezpečenie stability svahov násypov a zárezov.

Záber poľnohospodárskej pôdy

V prípade dočasného záberu pôdy dôjde k rekultivácii pôd, ktorá bude mať pozitívny vplyv na dočasne zabratú pôdu. Najvýznamnejším vplyvom navrhovanej stavby na pôdu bude trvalý záber poľnohospodárskej pôdy. Trvalý záber ornej pôdy vo variante V1 - červený je 43,3654 ha, vo variante V2 – modrý 41,5411 ha a vo variante V3 – oranžový 33,9905 ha. Činnosť si vyžiada aj záber lesnej pôdy vo variante V1 - červený je 0,6261 ha, vo variante V2 – modrý 2,0804 ha a vo variante V3 – oranžový 0,4820 ha.

Variant V3 – oranžový má najmenší záber ornej pôdy, oproti ostatným dvom variantom má však väčší záber do trvalých trávnych porastov. Variant V2 – modrý má menší záber ornej pôdy aj trvalých trávnych porastov oproti variantu V1 – červený, nakoľko časť trasy je vedená v tuneli. Variant V2 – modrý má však o to väčší záber do lesných pozemkov. Variant V3 – oranžový má najmenší záber ornej pôdy a lesných pozemkov oproti variantom V1 – červený a V2 – modrý, má ale najväčší záber z trvalých trávnych porastov. Všetky aktívne varianty je možné hodnotiť na základe vyššie uvedeného ako rovnocenné. V prípade nulového variantu ostane zachovaný súčasný stav cestnej infraštruktúry, čo pri narastajúcom dopravnom zaťažení v konečnom dôsledku znamená väčšie riziko kontaminácie pôd v prípade havarijných stavov (dopravné nehody).

Vplyv na miestnu klímu a ovzdušie

Výstavbou ktoréhokoľvek z navrhovaných variantov dôjde k presunu časti dopravy zo súčasnej cestnej siete na trasu rýchlostnej cesty R1. Znížením počtu vozidiel prechádzajúcich centrom mesta dôjde i k zníženiu imisnej záťaže v centrálnej zástavbe hlavne v súčasnom vedení cesty I/59. Vybudovaním rýchlostnej cesty sa vplyvom zlepšenia plynulosti cestnej premávky

ako aj stavebnými dopravnými parametrami vyprodukuje menšie množstvo exhalátov oproti prislúchajúcemu nulovému variantu bez realizácie a zároveň sa prerozdelí rozptyl exhalátov.

Z výsledkov emisnej štúdie je zrejmé, že koncentrácie znečisťujúcich látok klesajú úmerne so vzdialenosťou od zdrojov znečisťovania ovzdušia. Priaznivejšie pôsobia varianty s väčšou odstupovou vzdialenosťou od obytnej zóny, intravilánu. Na základe vypočítanej dlhodobej a krátkodobej koncentrácie škodlivín oxidov dusíka a oxidu uhoľnatého a ostatných škodlivín vo výpočtových bodoch pozdĺž úseku v prípade vybudovania rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 a prislúchajúcich križovatiek neprekročí koncentrácia posudzovaných škodlivín pred zástavbou a v prvej vzdialenostnej línii prípustné dlhodobé a krátkodobé zákonné limity v sledovanom časovom horizonte roku 2046.

Z hľadiska vplyvov na ovzdušie neboli zistené významné rozdiely medzi variantom V1 – červený, variantom V2 – modrý a variantom V3 - oranžový. Imisné príspevky z novej komunikácie sú vplyvom umiestnenia prevažne v extraviláne a predpokladanej plynulej prevádzky pomerne nízke. Variant 1 – červený pôsobí oproti ostatným dvom negatívnejšie pretože zvýši množstvo imisí v blízkosti obývaného územia obce Lisková, hoci podlimitne v zmysle platných zákonov. V prípade nulového variantu sú dosahované maximálne vypočítané imisné príspevky vo väzbe na existujúce cesty I/59 a I/18 vedúce intravilánom mesta Ružomberok. Kvalita ovzdušia v okolí dopravnej trasy obchvatu mesta Ružomberok nebude ovplyvňovaná nadmernými (nadlimitnými) imisiami z dopravy ani pri jednom z posudzovaných variantov vrátane nulového.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vplyvy na povrchové vody

Vplyvy počas výstavby

Najväčšie potenciálne negatívne ovplyvnenie povrchových i podzemných vôd v dotknutom území sa predpokladá pri realizácii úprav tokov, pri budovaní mostov s najmä hĺbkovým zakladaním cez jednotlivé toky, realizácii mimoúrovňových križovatiek a pri zemných prácach. Tento vplyv je možné hodnotiť ako dočasný a pomerne krátkodobý. Z hľadiska možných kontaminantov pôjde predovšetkým o znečistenie nerozpustnými látkami (zákal, kolmatácia, zmena režimu toku, ukladanie nových sedimentov), ropnými látkami (z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov), ale aj inými anorganickými a organickými vodám škodlivými látkami. Veľkosť ovplyvnenia závisí aj od klimatických pomerov v jednotlivých etapách výstavby (intenzita zrážok, dĺžka trvania zrážkových období, výrazné zmeny teplôt). Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, premostenia, úpravy a preložky tokov. V prípade uvažovaných variantných riešení ide o nasledovné úseky: v km cca: 20,8, 22,8, 25,5 a po rozdelení variantov V1 – červený v km cca 25,5 a v oblasti križovatky Martinček 1, V2 – modrý v km cca 25,5 a 27,75, V3 – oranžový v km 25,5, 26,7, 27,2 a 27,7. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné všeobecne záväzné právne predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných a povrchových vôd.

Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky môže dôjsť v dôsledku nízkeho prietoku a následného nedostatočného riedenia vôd k čiastočne zvýšenej kontaminácii vodných tokov, najmä chloridmi z posypových solí. Vážnejšie znečistenie, resp. zhoršenie kvality povrchových vôd, prichádza do úvahy v havarijných prípadoch, najmä v prípade havárií cisterien prepravujúcich látky škodiace vodám a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd, napr. vyliatie priamo do toku. Určitými opatreniami sa dá minimalizovať negatívny vplyv na povrchové vody (obmedzenie posypu solí v kritických miestach, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov a pod.). Ohrozenosť a zraniteľnosť vôd je viazaná prevažne na úseky kríženia, resp. priblíženia komunikácie k povrchovým tokom. Technické opatrenia ako kanalizácia, odlučovače ropných látok a pod., v porovnaní so súčasným stavom minimalizujú riziko ohrozenia podzemných vôd.

Vplyvy na podzemné vody

Vplyvy počas výstavby

Prichádza do úvahy riziko ovplyvnenia kvality podzemnej vody v dôsledku porúch a havárií stavebných mechanizmov s únikom pohonných hmôt a mazív a tiež ovplyvnenie prúdenia podzemnej vody v prípade, že stavba bude realizovaná pod hladinou podzemnej vody. Celá stavba s výnimkou tunela Mních bude realizovaná nad hladinou podzemnej vody, resp. kontakt s podzemnou vodou môže nastať len pri hlbšom zakladaní mostných objektov. Táto situácia nevytvára žiadny predpoklad pre ovplyvnenie prúdenia a režimu podzemnej vody. Výstavba tunela Mních pravdepodobne bude mať vplyv na podzemnú vodu a to aj v prípade, že v masíve v ktorom bude tunel budovaný nie je súvislý horizont podzemnej vody. Tunel bude predstavovať významný drenážny prvok a jeho prostredníctvom môže dôjsť k odvodňovaniu celého masívu, alebo jeho časti. Tiež je oprávnený predpoklad narušenia vodného režimu jaskynného systému v horninovom masíve Mních a jeho okolí. Podobne, aj keď pravdepodobne v menšej miere je možné predpokladať negatívny vplyv výstavby variantu V1 - červený na Liskovskú jaskyňu. Zdrojom znečistenia môže byť únik pohonných hmôt a iných prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov. Vhodnou organizáciou stavebných prác a dodržaním pracovných postupov môžeme riziká týchto havárií znížiť na minimálnu úroveň. Na väčšine územia ani únik pohonných látok nebude predstavovať významné riziko znečistenia podzemnej vody. Hĺbka hladiny podzemnej vody a nízka priepustnosť sedimentov predstavujú účinnú ochranu pred šírením znečistenia. Väčšie možnosti šírenia sa znečistenia vytvárajú štrkové aluviálne sedimenty, takže v územiach nimi budovaných je potrebné ochrane vôd venovať zvýšenú pozornosť, najmä v blízkosti vodných tokov. Samostatnou kapitolou je realizácia tunela Mních. Únik znečisťujúcich látok by tu spôsobil prakticky neodstrániteľné znečistenie krasového systému a jeho nevratné poškodenie. Počas realizácie prác na navrhovanej činnosti/stavbe s výnimkou výstavby tunela vo variante V2 – modrý a zakladania mostných objektov nedôjde ku kontaktu stavby s podzemnou vodou. Pri zakladaní mostných objektov bude kontakt s podzemnou vodou hlavne vo vodnom útvere SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váh. Kontakt bude lokálny a nebude mať vplyv na útvary podzemnej vody. Výstavba tunela môže významný vplyv na prúdenie podzemnej vody predovšetkým v krasovom systéme masívu Mních, t.j. aj vplyv na vodný útvar SK2003300F Puklinové podzemné vody Podtatranskej skupiny Liptovskej kotliny oblasti povodia Váh. Pri variante V1 – červený je v dôsledku budovania zárezu v blízkosti Liskovskej jaskyne identifikované riziko možného zhoršenia kvantitatívneho stavu VÚ SK2003300F, ktoré by muselo byť preverené v ďalších fázach projektovej prípravy, resp. povoľovacieho procesu.

Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky môže dôjsť k nepredvídaným udalostiam, ako je napríklad havarijná situácia pri dopravných nehodách, alebo porucha mechanizmov údržby, počas ktorých nastáva riziko znečistenia podzemnej vody. Tieto udalosti môžu byť minimalizované dodržiavaním pracovnej disciplíny a bezpečnostnými opatreniami. Odvedenie dažďových vôd je riešené odvodňovacím zariadením, ktoré bude chrániť nielen povrchové, ale i podzemné vody pred ich znečistením. Počas prevádzky cesty môže dôjsť k prejavu drenážneho efektu trvalému odvodňovaniu masívu Mních tunelom. Navrhovaná činnosť vo variantoch V1 - červený a V3 - oranžový nebude mať vplyv na útvary podzemných vôd.

Vplyvy na vodné hospodárstvo

Úvodný úsek navrhovanej činnosti vo všetkých troch variantoch začína v križovatke Ružomberok – juh, ktorá je situovaná cca 200 m východným smerom od hranice chránenej vodohospodárskej oblasti Veľká Fatra. Navrhované varianty sú pokračovaním plánovanej trasy rýchlostnej cesty R1 v úseku Korytnica – Ružomberok juh, ktorá priamo prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou Veľká Fatra. Všetky vodárenské zdroje v hodnotenom území sú morfológicky, geologicky a hydrogeologicky mimo dosahu možných vplyvov navrhovanej činnosti vo všetkých jej posudzovaných variantoch. Žiadny z navrhovaných variantov nebude mať vplyv na žiadny z vodárenských zdrojov.

Vplyvy na genofond, biodiverzitu a biotu

Variant V1 - červený aj variant V2 - modrý, by realizáciou a najmä počas prevádzky významne negatívne ovplyvnil predovšetkým netopiere a ryby. Pre variant V3 - oranžový sa dá konštatovať, že pri realizácii a prevádzke tohto variantu nedôjde k ovplyvneniu kvalitatívneho zloženia tunajšej fauny a flóry (biodiverzity). Pre zachovanie prepojenia jednotlivých fragmentovaných úsekov krajiny a tiež prepojenia medzi chránenými územiami boli v správe o hodnotení navrhovanej činnosti navrhované opatrenia, ktoré minimalizujú dopad na navrhovanú činnosť. Variant V3 - oranžový, ktorý zahŕňa aj výstavbu ekoduktu na mieste nadregionálneho koridoru je v tomto smere pozitívnejší ako variant nulový (súčasný stav), pretože v tomto mieste aktuálne intenzita dopravy na ceste I/18 tvorí významnú bariéru pre migrujúce živočíchy.

Variant 1 (červený) má nepriamy vplyv na Národnú prírodnú pamiatku Liskovská jaskyňa. Variant 1 (červený) a variant 2 (modrý) má priamy vplyv na časť ochranného pásma Národného parku Nízke Tatry v km 21,000 - 25,500. Variant 3 (oranžový) prechádza v celej svojej dĺžke ochranným pásmom Národného parku Nízke Tatry, čiže v km 21,000 až 29,000. Dotknuté územia sústavy Natura 2000 sú z výnimkou územia európskeho významu (ďalej len „ÚEV“) Váh (variantom 1 - červeným) nepriamo ovplyvnené, čiže nedochádza k priamemu stretu zámeru s rozlohou týchto území. Vplyvy na územia sústavy Natura 2000 boli identifikované na troch chránených vtáčích územiach (ďalej len „CHVÚ“) (CHVÚ Chočské vrchy, CHVÚ Veľká Fatra, CHVÚ Nízke Tatry) a celkovo na štyroch ÚEV (ÚEV Váh, ÚEV Veľká Fatra, ÚEV Choč, ÚEV Revúca). Rovnako budú ovplyvnené aj jednotlivé druhy, ktoré sú predmetom ochrany v týchto územiach a ktoré sa môže vyskytovať (napr. pri migráciách) aj mimo samotnú rozlohu daného chráneného územia. Významnejší vplyv na biotu môžeme očakávať pri variantoch V1 - červený a V2 - modrý, pretože oba zhodne krížia ÚEV Váh a sú vedené v tesnej blízkosti Národnej prírodnej pamiatky Liskovská Jaskyňa a prírodnej pamiatky Skalná päť.

Varianta V3 – oranžový nekrižuje žiadne chránené územie, okrem ochranného pásma národného parku Nízke Tatry. Trasy všetkých variantov prechádzajú miestami aj ruderalizovaným a menej hodnotným územím s veľkým výskytom invázných a nepôvodných druhov. Najčastejšie sa v území z invázných rastlín vyskytovala zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*), pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*) či astra kopijovitolistá (*Aster lanceolatus*). V dotknutom území je najvýznamnejší výskyt endemického ponikleca slovenského (*Pulsatilla slavica*). Identifikovaný vplyv je pri všetkých variantoch V1 – modrý, V2 – červený a V3 – oranžový spoločne najmä v časti prechodu medzi lomami v cca 22,000 km. Ako negatívny vplyv možno označiť už vyššie spomenuté šírenie invázných rastlín počas výstavby, čo môže narušiť okolité biotopy, prípadne vytlačiť pôvodné resp. vzácne druhy v dotknutom území. Po uvedení do prevádzky pri dostatočnej starostlivosti (napr. kosenie) zrekultivovaného okolia navrhovanej činnosti nie sú predpokladané negatívne vplyvy.

Realizáciou variantov V1 - červený a V2 - modrý bude ovplyvnená lokalita európskeho významu SKUEV0523 Váh. Zásah bude v cca 26,000 km v mieste navrhovaného mostu. Varianty sa nelíšia v dĺžke premostenia nad uvedeným chráneným územím, pretože oba varianty sú vedené v tomto úseku na dlhých mostoch (variant V2 - modrý na moste dlhom cca 1,9 km a variant V1 – červený na moste dlhom cca 1,6 km). V ÚEV Váh sa nachádza viacero biotopov európskeho významu, pričom dva varianty (V1 - červený a V2 - modrý) zasiahnu európsky významné biotopy priamo pri premostení rieky Váh:

3220 - Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov

3260 - Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion*. Oba typy biotopov sa nachádzajú v priestore premostenia Váhu v malých fragmentoch a celkovo je teda ovplyvnenie týchto biotopov nízke (či už priamo alebo nepriamo). Je však potrebné zabrániť počas výstavby a po nej najmä rozširovaniu invázných, nepôvodných a expanzívnych druhov rastlín do týchto biotopov. Vplyvy na vodné a brehové biotopy sa dajú hodnotiť len ako mierne negatívne, nakoľko v dotknutom mieste pri premostení nad Váhom sa nenachádzajú vo veľkom rozsahu. Pri variante V3 – oranžový sa nepredpokladá žiadny vplyv na uvedené biotopy, nakoľko nie je vedený premostením ponad Váh ako predchádzajúce dva varianty.

Vplyvy na krajinu, jej štruktúru a využívanie, scenériu krajiny a na územný systém ekologickej stability

Vplyvy na štruktúru krajiny

Zámer pri všetkých troch variantoch od začiatku úseku po cca 25,000 km vedie približnej v rovnakej trase, teda vplyv na krajinu je v tomto úseku rovnaký - mierne negatívny. V uvedenom úseku vedie od priemyselných areálov severovýchodne Liptovskou kotlinou cez lom a prevažne cez poľnohospodársky obhospodarované plochy v pahorkatinovom reliéfe. Následne varianty V1 – červený a V2 – modrý prekonávajú premostením rieku Váh, pričom variant V1 – červený ďalej vedie medzi obcou Lisková a masívom Mních. V tomto úseku je variant V1 – červený hodnotený negatívne. Za premostením variant V2 – modrý vedie v tunelovom variante cez masív Mních, pričom tiež je v tomto úseku hodnotený negatívne (vizuálne pohľady na portály tunela). Variant V3 – oranžový od cca 25,000 km vedie ďalej priestorom existujúcej cesty I/18, na ktorú sa napája mimoúrovňovou križovatkou Ružomberok, východ a pokračuje v trase až po plánované napojenie na diaľnicu D1 (plánovaná križovatka Ivachnová, západ). Tento variant je hodnotený s najmenšími vplyvmi na krajinu, nakoľko maximálne využíva koridor

existujúcej cesty, najviac viditeľné zmeny budú prakticky vo výstavbe križovatiek, ktoré sa napájajú na vyššie uvedené cesty.

Vplyvy na ekologickú stabilitu a ochranu krajiny

Navrhovaný obchvat Ružomberka v dvoch posudzovaných variantoch (V1 – červený a V2 – modrý) predstavuje nový líniový prvok v území, ktorý prichádza do konfliktu s prvkami územného systému ekologickej stability. Variant V3 – oranžový predstavuje z časti nový líniový prvok v území a z časti viac menej kopíruje existujúcu trasu cesty I/18 napájajúcej sa na diaľnicu D1. Z hľadiska ochrany biodiverzity dochádza k zásahu do biotopov a prvkov územného systému ekologickej stability, ktoré sa v trase nachádzajú. Počas výstavby rýchlostnej cesty R1 dôjde k fragmentácii, zníženiu biodiverzity a k narušeniu migračných koridorov. Taktiež budú v krajine narušené prvky, ktoré udržiavajú a posilňujú súčasnú ekologickú stabilitu územia, medzi ktoré patria lesné komplexy, brehové porasty so sprievodnou vegetáciou vodných tokov, lúky a pasienky. Sprievodným javom bude čiastočná likvidácia brehových porastov tokov, poškodenie resp. likvidácia remízok resp. skupín drevín. Rozsah a charakter vplyvov počas výstavby komunikácie závisí od veľkosti a priestorového usporiadania konkrétneho prvku územného systému ekologickej stability v nadväznosti na stavebné práce, plošný záber a ich charakter. Dotknutými prvkami územného systému ekologickej stability sú prvky: biokoridor nadregionálneho významu Rieka Váh, regionálny biokoridor Revúca, terestrický biokoridor Salatín - Ľupčianska dolina - Háj - Ivachnovský luh - Turické dubiny –Choč, hydrické biokoridory miestneho významu, vodné toky, ktoré navrhovaná cesta R1 križuje, genofondová lokalita xerotermej bioty Okolie Liskovskej jaskyne. Na základe vyhodnotenia počtu a povahy stretov posudzovaných variantov sú navrhované varianty V1 – červený, V2 – modrý a V3 – oranžový vyhodnotené podobne obmedzujúce. Variant V1 – červený možno vnímať negatívnejšie ako všetky ostatné kvôli vplyvu na Liskovskú jaskyňu. Variant V3 – oranžový je v porovnaní s ostatnými dvoma vyhodnotený lepšie, nakoľko je navrhovaný v rámci existujúcej trasy, nové vplyvy je možné predpokladať pri preložkách existujúcich ciest. Nulový variant možno kvalifikovať ako variant bez nového vplyvu na prvky územného systému ekologickej stability, ale s pretrvávajúcimi obmedzujúcimi vplyvmi na ich funkčnosť.

Vplyvy na obyvateľstvo, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Zdrojom nepriaznivých vplyvov na obyvateľstvo je v rámci posudzovanej navrhovanej činnosti predovšetkým automobilová doprava. Hlavnými faktormi automobilovej dopravy, potenciálne ohrozujúcimi zdravie, sú:

- Hluk;
- Znečisťovanie ovzdušia;
- Úrazy a nehody;
- Psychické sociálno-psychické vplyvy.

Hluk

Výstavbou dôjde, nezávisle na vybranom variante, k zníženiu dopravného zaťaženia v intraviláne mesta Ružomberok, a tým pádom k zníženiu emisii hluku najmä v okolí ciest I/59 a I/18 a k nim príslušným sídelným oblastiam, čo potvrdili závery hlukovej štúdie, ktorá bola súčasťou predloženej dokumentácie.

Ovzdušie

Príspevky oxidu dusičitého (ďalej len „NO₂“) u posudzovaných variantov sú podľa výsledkov Emisnej štúdie podlimitné a na základe zistených koncentrácií NO₂ (priemerných ročných i hodinových) v obytných zónach v trase jednotlivých variantov je možné súhrnne konštatovať, že z hľadiska imisii NO₂ je situácia v okolí posudzovaného zámeru zdravotne prijateľná a medzi variantmi V1 – červený, V2 – modrý a V3 - oranžový nie je významný rozdiel. Nulový variant by pri zvyšujúcej sa dopravnej záťaži znamenal nárast príspevkov NO₂ v centre mesta Ružomberok. Pre rok 2046 boli vypočítané priemerné ročné koncentrácie imisii NO₂ s maximálnou hodnotou až 3,49 µg.m⁻³. Priemerné hodinové koncentrácie NO₂ môžu dosiahnuť hodnoty až 109,02 µg.m⁻³. Príspevky častíc PM₁₀ a PM_{2,5} pri všetkých troch posudzovaných aktívnych variantoch sú podľa výsledkov Emisnej štúdie podlimitné a na základe zistených koncentrácií častíc PM₁₀ (priemerných ročných i maximálnych krátkodobých – 24 hodinových) a častíc PM_{2,5} v obytných zónach je možné súhrnne konštatovať, že z hľadiska imisii častíc PM₁₀, je situácia v okolí posudzovaného zámeru zdravotne prijateľná a medzi posudzovanými variantmi nie je významný rozdiel. Nulový variant by pri zvyšujúcej sa dopravnej záťaži znamenal nárast príspevkov častíc PM₁₀ a PM_{2,5} v centre mesta Ružomberok. Pre rok 2046 boli vypočítané priemerné ročné koncentrácie imisii častíc PM₁₀ s maximálnou hodnotou až 4,97 µg.m⁻³. Hodinové koncentrácie častíc PM₁₀ môžu dosiahnuť hodnoty až 30,29 µg.m⁻³. Hodnoty častíc PM_{2,5} môžu v prípade nerealizácie navrhovanej činnosti vystupovať v centre mesta až na hodnoty 2,62 µg.m⁻³ príspevku k ročnej koncentrácií.

Imisné príspevky oxidu uhoľnatého sú vo všetkých 3 posudzovaných variantoch hlboko podlimitné a nemôžu mať žiadny zdravotný význam. Nulový variant by pri zvyšujúcej sa dopravnej záťaži znamenal nárast príspevkov oxidu uhoľnatého v centre mesta Ružomberok. Pre rok 2046 bol vypočítaný maximálny denný osemhodinový kľzavý priemer koncentrácií imisii oxidu uhoľnatého s maximálnou hodnotou v prípade nerealizácie navrhovanej činnosti 600 µg.m⁻³.

Sociálne a ekonomické vplyvy

Výstavba variantu V1 - červený a variantu V2 - modrý by znamenala čiastočné obmedzenie ďalšieho rozvoja spoločnosti Mondi SCP, a. s.. Výstavba variantu V1 - červený by ďalej znamenala dočasné vplyvy prašnosti a hluku v blízkosti penziónu pod Chočom – Turík. Pozitívny vplyv sa ale očakáva v dôsledku dlhodobého ubytovania pracovníkov stavby. Výstavba variantu V3 - oranžový bude znamenať dočasný negatívny vplyv pre subjekty nachádzajúce sa popri ceste I/18 medzi Ružomberkom a obcou Ivachnová. Ponechanie súčasného stavu by znamenalo neustále zvyšovanie intenzity dopravy v centre mesta Ružomberok a tým aj viac hluku a exhalátov s celkovým negatívnym dopadom na obyvateľstvo.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme / krajiny

Pre porovnanie variantov a ich vplyvu na využívanie zeme / krajiny bol posudzované faktory ako rozsah záberov hodnotených variantov, ovplyvnenie poľnohospodárskej činnosti a rekreácie v území, ako aj vplyv na hospodárske aktivity a jestvujúce aj plánované s dôrazom na prínos jednotlivých variantov pre rozvoj daného územia. Podľa zistených skutočností, predpokladaného prínosu pre rozvoj dotknutých obcí v prípade troch variantov a porovnania veľkosti záberov posudzovaných variantov je predpokladaný rovnaký vplyv na hospodárske aktivity človeka v území pri všetkých variantoch V1 - červený, V2 - modrý a V3 - oranžový.

Nulový variant nepredstavuje zmenu súčasného využívania dotknutého územia, no nenapomáha ani nerieši jeho rozvoj, preto je hodnotený z tohto pohľadu ako najmenej priaznivý (najhorší).

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru, budovy a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Ani jeden z posudzovaných variantov neprechádza priamo pamiatkovými zónami v dotknutom území. Realizácia variantu V1 – červený, V2 – modrý a V3 – oranžový si nevyžadujú demolácie žiadnych budov ani inžinierskych objektov kultúrnej a historickej hodnoty. Plánované cestné komunikácie v úseku vymedzenom 23,5 – 24,5 km sú však vedené v blízkosti kostola Všetichsvätých v katastri obce Ludrová, ktorý je zapísaný v zozname kultúrnych pamiatok Pamiatkového úradu SR. Zároveň sa v okolí kostola a severozápadne od neho, v tesnej blízkosti plánovanej rýchlostnej komunikácie v polohe na Kútoch, našli povrchovými zbermi fragmenty keramiky. Identifikované nálezy keramiky z 10. až 11. storočia zrejme súvisia so starším zaniknutým osídlením a črepy datované do 13. storočia možno stotožniť so samotnou stavbou kostola. Nulový variant si nevyžiada síce žiadne demolácie obytných či hospodárskych budov, no ponechanie dopravy v súčasných intenzitách v centre mesta Ružomberok ponecháva nežiaduce vplyvy jednak na statiku budov a rovnako je možné očakávať aj zhoršenie kvality preťažovaných ciest. Preto v tomto prípade nemožno hovoriť o nulovom či pozitívnom vplyve nulového variantu.

Pri porovnaní variantov sa hodnotila aj početnosť zásahov a demolácií obytných či hospodárskych budov, či iných nehnuteľností historickej hodnoty. Na základe zhodnotenia zistených skutočností nepredstavuje variant V1 – červený, variant V2 – modrý ani variant V3 – oranžový negatívny vplyv na popísané kultúrne a historické pamiatky, resp. na existujúcu zástavbu. Nulový variant je hodnotený s mierne negatívnym vplyvom na kultúrne a historické pamiatky z dôvodu ponechania dopravy v centre mesta. V posudzovanom území sa nachádza významná paleontologická lokalita Liskovská jaskyňa, ktorá môže byť dotknutá pri variante V1 – červený a V2 – modrý a to narušením stability či citlivých jaskynných ekosystémov (odvodnením). Variant V3 – oranžový a nulový variant nepredstavujú vplyv na žiadne paleontologické lokality. Ponechanie dopravy v súčasných intenzitách v meste Ružomberok pri nulovom variante by neriešil nežiaduce vplyvy súčasnej dopravy a z tohto pohľadu by na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy mal negatívny vplyv, najmä pri organizovaní kultúrnych a športových podujatí. Nulový variant je teda hodnotený s negatívnym vplyvom na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy z dôvodu zachovania súčasného nežiadúcich vplyvov nielen v meste Ružomberok spojených s automobilovou premávkou. Výstavba rýchlostnej cesty výrazne znižuje hlučnosť a emisie automobilovej dopravy v zastavaných častiach posudzovaného územia aj mimo neho. V prípade variantov V1 – červený až V3 – oranžový je vplyv teda vplyv možné vyhodnotiť ako mierne pozitívny.

Synergické a kumulatívne vplyvy navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť nadväzuje na nasledovné pripravované, resp. existujúce úseky líniových stavieb v Slovenskej republike a zámery iných stavebníkov:

- Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová;
- Cesta I/18;
- Cesta I/59;
- Letisko Ružomberok - Lisková;

- Mondi SCP a.s.;
- Železničná trať Železníc Slovenskej republiky;
- Dobývací priestor a chránené ložiskové územie 187 Ružomberok II;
- Ložisko nevyhradeného nerastu 4658 Ružomberok III;
- Cyklotrasy v katastrálnom území Ružomberok a v katastrálnom území Hrboltová.

Očakáva sa vplyv v začiatku úsekov na dobývacie priestory s ložiskami nerastu pri všetkých troch variantoch. Ďalej sa očakáva vplyv na prevádzku Mondi SCP pri variantoch V1 – červený a V2 – modrý. Z iných vplyvov treba brať ohľad aj na ochranné pásma letiska, ktoré sú očakávané pri všetkých troch variantoch. Z hľadiska pozitívnych kumulatívnych vplyvov možno zdôrazniť výrazné odľahčenie súčasnej cestnej siete a riešenie nepriaznivej dopravnej situácie v meste Ružomberok. V rámci realizácie navrhovanej činnosti dôjde k zvýšeniu zaťaženia okolitého územia predovšetkým hlukom. Vplyvy hluku boli v rámci hlukovej štúdie posudzované kumulatívne a v rámci riešenia kumulatívnych vplyvov sú navrhnuté opatrenia. Kumulatívne boli posudzované aj účinky prevádzky navrhovanej činnosti a súvisiacej dopravnej siete. 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. 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, nepredpokladáme.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy presahujúce štátne hranice sa vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti nepredpokladajú.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

Vzhľadom na výsledky hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 v sledovanom území, hodnotenia vplyvov na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v daných územiach sústavy Natura 2000, ako aj hodnotenia vplyvov na ostatné významné druhy a biotopy európskeho a národného významu vyskytujúce sa na priamo dotknutých lokalitách možno konštatovať, že realizácia navrhovanej činnosti nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 pri trasovaní cesty R1 vo variante V3 – oranžový. Na základe vykonaného hodnotenia stretov záujmov s ochranou prírody je možné považovať navrhovanú činnosť za realizovateľnú v prípade uplatnenia navrhovaných zmierňujúcich opatrení.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené

územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania navrhovanej činnosti a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti **„Rýchlostná cesta R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1“** za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona príslušný orgán **súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa realizačného variantu V3-oranžový uvedeného a popísaného v bode II. tohto záverečného stanoviska.**

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe zámeru a odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov, sa pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

1. Z hľadiska záujmov obrany štátu:

- a) Zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) diaľnice D1 a ciest I/18 a I/59 v úseku plánovaného záberu v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m;
- b) Pri dopravných obmedzeniach na pozemných komunikáciách zasiahnutých záberom stavby (D1,I/18,I/59) postupovať v súlade s §7 a §24 ods. e) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a §10 ods. 6, písm. b) Vyhlášky Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákona o pozemných komunikáciách (cestný zákon);
- c) Na železničnej trati č. 180 Žilina – Košice v plánovaných úsekoch záberu stavby zabezpečiť prejazdnosť železničnej trate č. 180 minimálne v jednej železničnej koľaji alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí a technických obmedzení;
- d) Začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť odboru vojenskej dopravy Úradu logistického zabezpečenia Ozbrojených síl Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava, fax: 0960322569, e-mail:dicvd@mil.sk;
- e) Spracovať plán organizácie dopravy počas pripravovanej realizácie s obmedzeniami v úsekoch záberu stavby;

2. Križovanie a súbehy telesa rýchlostnej cesty s vodnými tokmi žiadame navrhnuť v súlade s STN 736822 „Križovanie a súbehy vedení komunikácií s vodnými tokmi“;
3. Rešpektovať ochranné pásmo vodných tokov podľa STN 752102 Úpravy riek a potokov, časť 13., v ktorých nie je prípustná orba, stavanie objektov, zmena reliéfu ťažbou, navážkami, manipulácia s látkami škodiacimi vodám a výstavba súbežných inžinierskych sietí. Ochranné pásma sú stanovené nasledovne:
 - Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami nad 50 m - 10,0 m od brehovej čiary,
 - Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami 10 - 50 m - 6,0 m od brehovej čiary,
 - Vodné toky v šírke medzi brehovými čiarami do 10 m - 4,0 m od brehovej čiary.
4. Pre výkon správy vodných tokov zachovať na pobrežných pozemkoch podmienky vyplývajúce z §49 a §50 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. Správca vodných tokov je oprávnený pri výkone správy vodného toku a správy vodných stavieb, alebo zariadení vstupovať na pobrežné pozemky. Vlastník pobrežného pozemku je povinný umožniť správcovi vodného toku výkon jeho oprávnenia. Pobrežnými pozemkami v závislosti od druhu opevnenia brehu a druhu vegetácie sú pri vodohospodársky významnom vodnom toku pozemky do 10 m od brehovej čiary a pri drobných vodných tokoch pozemky do 5 m od brehovej čiary;
5. V záujme zachovania súčasných prietokovej kapacity vodných tokov umiestňovať mostné piliere mimo koryta vodného toku. Krajné opory premostenia osadiť mimo kynety vodného toku min. 5 m za brehovými čiarami pri vodných tokoch a navrhovať prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku;
6. Konštrukciu mostovky navrhovať na prietok Q_{100} s dodržaním minimálnej voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 73 6822, resp. STN 73 6201;
7. Pri realizácii stavebných prác sa nesmie zasahovať do telesa hrádze a jeho ochranného pásma bez písomného súhlasu správcu a orgánu štátnej vodnej správy;
8. Ochranu podzemných vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou;
9. Pre riešenie havarijných situácií musí byť na stavbe (v každom stavebnom dvore) zriadený havarijný sklad a v havarijnom pláne stavby musia byť stanovené postupy pre riešenie jednotlivých havarijných stavov;
10. Zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov. V rámci stavebných dvorov zabezpečiť spevnené plochy pred únikom znečisťujúcich látok (ropné latky zo stavebných mechanizmov a pod.);
11. Vodu odvádzanú z novopostavenej komunikácie do recipientov (tokov) je nutné prečistiť (ORL, sedimentačná nádrž, retenčná nádrž), aby bolo zabránené znečisteniu tokov a vodných plôch splavom vôd z cesty, a to vrátane solí. Súčasťou projektu musí byť opatrenie na zachytenie odpadových vôd pre prípadné havarijné situácie;
12. Pomocou výpočtov preveriť úroveň ovplyvnenia salinity v recipientných tokoch a v rámci ďalších projektových príprav navrhnuť účinné opatrenia vrátane vhodného spôsobu zimnej údržby;
13. V prípade návrhu odvádzania vôd z povrchu komunikácie vsakovaním je potrebné vykonať hydrogeologický prieskum v mieste navrhovaných vsakovacích objektov;

14. Jednotlivé stupne projektovej dokumentácie predložiť správcovi vodného toku na vyjadrenie.;
15. Napojenia R1 na existujúce komunikácie ďalších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť v súčinnosti s Mondi SCP, a. s. a v nadväznosti na projekty Mondi SCP, a. s. najmä projekt „Úprava a rozšírenie dopravných plôch pri GATE 3 a 4 (areál MSCP)“;
16. V rámci etapizácie realizácie variantu V3-oranžový sa objekt križovatky (kruhový objazd) s napojením na výrobný areál Mondi SCP, a. s. bude prednostne realizovať v tom úseku rýchlostnej cesty R1, ktorý bude realizovaný ako prvý;
17. V rámci realizácie variantu V3-oranžový vykonať prekládku existujúceho vedenia vysokého napätia (110 kV), ktorým je zabezpečované elektrické napájanie výrobného areálu Mondi SCP, a. s. v súčinnosti s Mondi SCP, a. s.;
18. Náhradnú drevinovú výsadbu realizovať prednostne ako navádzaciu zeleň k ekoduktu. Formu a druhové zloženie navádzacej zelene k ekoduktu konzultovať s príslušnou správou Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky;
19. Ako súčasť ekoduktu v rámci trvalých záberov vytvoriť pond (jazierka) menších rozmerov pre zachytenie vody a zlepšenie funkčnosti ekoduktu ako migračného objektu;
20. Zohľadniť v dobe výstavby požiadavky na možnosti migrácie všetkých druhov živočíchov;
21. Po výstavbe ekoduktu sa odporúča trávu nekosiť, nakoľko je to nežiaduce z dôvodov zabezpečenia prirodzenosti prostredia pre migrujúcu zver;
22. Výber trávnych zmesí použitých na osev rekultivovaných plôch v chránených územiach je potrebné odsúhlasiť s príslušnou správou Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (trávne zmesi musia byť druhovo a biotopovo vhodné pre dané lokality);
23. Pri rekultivácii a výsadbách je potrebné použiť vhodné pôvodné druhy drevín a kríkov;
24. Pri občasných vodných tokoch v blízkosti ekoduktu realizovať navádzacie priekopy a priepusty pre migrujúce obojživelníky;
25. V rámci vegetačných úprav realizovať krajinárske úpravy tak, aby tieto úpravy viedli k zakomponovaniu stavby do krajiny a zmiernili sa tak vplyvy na krajinu, jej ráz, krajinnú scenériu a celkový krajinný obraz a jeho rekreačnú funkciu, zároveň sú ako protierózna ochrana svahov zemných telies a na zmiernenie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zachytávanie exhalátov, prípadne v menšej miere aj hluku);
26. Vegetačné úpravy na samotnom telese komunikácie riešiť tak, aby nelákali vtáčie druhy do blízkosti komunikácie a to vhodným výberom drevín a krovín, resp. ich vhodným rozmiestnením;
27. Zabezpečiť pri drevinách nachádzajúcich sa v tesnej blízkosti stavby, komplexnú ochranu. Vykonať opatrenia potrebné na ochranu tak nadzemnej, ako aj podzemnej časti dreviny, t. j. pri výkopových prácach nezasahovať do koreňovej sústavy drevín a dodržiavať ochrannú vzdialenosť 2,5 m od kmeňa stromu (vzdialenosť podľa normy STN 83 7010). Koreňovú sústavu je potrebné chrániť pred zhutňovaním opatreniami podľa normy STN 83 7010 Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie. Kmeň a koreňovú sústavu chrániť v prípade potreby oplotením z pevného materiálu, tak aby väčšie mechanizmy nemohli toto ochranné opatrenie narušiť a poškodiť drevinu. Kmeň a kôru dreviny ochrániť buď debnením, alebo obalením hrubou textíliou. Tieto ochranné opatrenia budú po ukončení stavby odstránené zhotoviteľom;
28. Pri výkopových prácach a stavebných úpravách nie je dovolené v koreňovej zóne drevín navážať zeminu, stavebný materiál alebo stavebný odpad, ani zvyšovať nepriepustnosť pôdy;

29. V blízkosti koreňového priestoru drevín v rámci staveniska, nie je možné skladovať chemické a iné látky, ktoré by mohli spôsobiť poškodenie dreviny a manipulovať s takýmito látkami;
30. V rámci spracovania dokumentácie pre stavebné povolenie je potrebné preveriť a v prípade potreby navrhnuť dočasné resp. trvalé zábrany proti vnikaniu obojživelníkov na stavbu;
31. Počas výstavby a po nej je potrebné zabrániť najmä rozširovaniu invázných, nepôvodných a expanzívnych druhov rastlín vhodnými opatreniami (napr. pravidelným kosením);
32. Zabudovať alternatívne úkryty, špeciálne netopierie búdky (tzv. bat-boxy) priamo do cestnej konštrukcie, napr. na spodnú stranu mostov v blízkosti pôvodných úkrytov, čím sa zvýšia úkrytové možnosti pre netopiere;
33. Mimoúrovňovú križovatku Ružomberok, juh umiestniť tak, aby nezasahovala do vodného toku Revúca a jeho brehových porastov;
34. Všetky depónie zeminy, stavebné dvory a pod. umiestniť mimo brehových porastov a vodných tokov, prednostne na antropicky silne ovplyvnené plochy;
35. Zabezpečiť monitoring záujmov ochrany prírody pred výstavbou rýchlostnej cesty, počas jej výstavby a minimálne 3 roky po uvedení do prevádzky;
36. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie venovať zvýšenú pozornosť vplyvu zámeru na obyvateľstvo v období výstavby a to hlavne pri organizácii staveniskovej dopravy;
37. Podrobnejšie rozpracovanie protihlukových opatrení na základe presnejšej hlukovej štúdie v ďalších stupňoch projektu a zamerania trasy rýchlostnej cesty ako aj zistenia presnejších intenzít dopravy (denných a nočných);
38. Protihlukové steny mimo mostných objektov realizovať prednostne z nepriehľadného nelesknúceho sa materiálu, aby bolo zabránené kolíziám vtákov s nimi. Pri priehľadných protihlukových stenách previesť úpravu výplní napr. zvislými prúžkami šírky 30 mm s osovou roztečou 100 mm (prúžky pieskované alebo lepené). Toto opatrenie je podstatne účinnejšie než napr. používanie siluet dravcov;
39. Na vybranej trase musí byť realizovaný záchranný archeologický prieskum na základe povinnosti investora, vyplývajúcej zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v platnom znení;
40. Dodržať požiadavku Dopravného úradu Slovenskej republiky pre variant V3 - oranžový požiadať pred vydaním územného rozhodnutia prevádzkovateľa letiska Ružomberok o možnosť zmeny ochranných pásiem letiska Ružomberok nakoľko výškové vedenie rýchlostnej cesty je navrhnuté v rozpore s výškovým obmedzením určeným súčasnými ochrannými pásmami Letiska Ružomberok, konkrétne ochranným pásmom vzletového a približovacieho priestoru a ochranným pásmom prechodovej plochy;
41. Plánovaný úsek rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 osvetľovať iba v nevyhnutnom rozsahu z pohľadu bezpečnosti, nebude tak dochádzať k výraznému lákaniu hmyzu (potrava vtákov) do priestoru komunikácie;
42. Manipuláciu s ropnými produktmi a pohonnými hmotami realizovať zásadne len na plochách k tomu určených; v prípade havárie sprevádzanej únikom škodlivých látok do pôdneho prostredia miesto havárie okamžite asanovať, znečistenú zeminu uložiť na zabezpečenú plochu a zaistiť jej následné uloženie na zabezpečenej skládke alebo iné zneškodnenie (v zmysle Havarijného plánu výstavby) ;
43. Realizovať podrobný pedologický prieskum v dotknutom území pre zistenie mocnosti orníčnej vrstvy a stanoviť množstvo skrytej ornice. V prípade jej prebytku (pokiaľ nebudú skrývky použité k spätnej rekultivácii plôch a svahov) rozhodnúť o ich ďalšom využití v spolupráci s orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy;

44. Dočasné skládky orníčnej vrstvy je nutné zabezpečiť podľa príslušných predpisov pred ich znehodnotením, hlavne zabrániť rozmnoženiu ruderálnych a invázných druhov rastlín a kontaminácii pôdy ich semenami;
45. Dotknutým obciam predložiť na vyjadrenie a schválenie „Plán organizácie dopravy“;
46. Pri identifikovaných kontaktoch so zosuvmi navrhnúť ich sanáciu či iné technické opatrenia, alebo odklon trasy;
47. Po ukončení výstavby realizovať likvidáciu stavebných dvorov a účelových komunikácií realizovaných v rámci stavby a zaistiť ich rekultiváciu.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti;
- kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti;
- zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona.

Na základe záverov získaných pri posudzovaní vplyvov na zložky životného prostredia sa navrhuje monitoring pre odsúhlasený variant V3-oranžový nasledovne (vzhľadom k charakteru navrhovanej činnosti je rozsah monitorovaných zložiek rovnaký pred výstavbou, počas výstavby aj počas prevádzky):

OVZDUŠIE

Na základe záverov spracovanej emisnej štúdie sa zistilo, že nie sú prekračované imisné limity u žiadnej zo sledovaných znečisťujúcich látok. Je potrebné však sledovať znečisťujúce látky pochádzajúcich z dopravy počas výstavby a prevádzky.

Navrhované monitorovacie lokality (HBH projekt, 07/2019)

- Okraj obývaného územia Biely potok (výpočtový bod v emisnej štúdií č. 1).
- Okraj obytného územia obce Štiavnička (výpočtový bod č. 21).

HLUK

Na základe záverov spracovanej hlukovej štúdie je potrebné monitorovať hladinu hluku vo vonkajšom prostredí vo vzťahu k povoleným hodnotám definovaných v platnej legislatíve (v súčasnosti platná vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí).

Nižšie sú uvedené navrhnuté miesta merania podľa hlukovej štúdie (HBH projekt, 07/2019). Navrhované monitorovacie lokality:

- Kontrola PHS 1 na okraji trvalo obývaného územia obce Štiavnička v km cca 25,166 po pravej strane v smere staničenia.

POVRCHOVÉ VODY

Na základe predpokladaných vplyvov je potrebné sledovať zmeny v režime podzemných a povrchových vôd vyvolaných výstavbou (v mieste premostenia dotknutých vodných tokov). Je potrebné sledovať zmeny kvality vody v recipientoch (potok Štiavnička, rieka Váh, rieka Revúca).

Navrhované monitorovacie lokality

- Rieka Váh, monitoring kvality povrchovej vody nad a pod ovplyvnením navrhovanou činnosťou.
- Vodný tok Revúca, monitoring kvality povrchovej vody.
- Potok Štiavničanka, monitoring kvality povrchovej vody nad a pod vyústením ORL.
- Vodný tok Sliachanka, monitoring kvality povrchovej vody.
- Vrchhorský potok, monitoring kvality povrchovej vody.
- Bežanský potok, monitoring kvality povrchovej vody.

PODZEMNÉ VODY

Navrhované monitorovacie lokality

- Monitoring podzemnej vody v km cca 22,270 – 22,500 po ľavej strane v smere staničenia – kontrola retenčnej vsakovacej nádrže.
- Monitoring podzemnej vody v km cca 22,900 – 23,120 po ľavej strane v smere staničenia – kontrola retenčnej vsakovacej nádrže.
- Monitoring podzemnej vody v km cca 24,500 – 25,000 po pravej strane v smere staničenia – kontrola podzemnej vody v blízkosti križovatky Ružomberok – východ.
- Monitoring podzemnej vody v km cca 28,220 – 28,500 po ľavej strane v smere staničenia – kontrola podzemnej vody v blízkosti výstavby ekoduktu.

PÔDA

- Monitoring chránených pôd s BPEJ 0863212, 0863312.

BIOTA

Počas prieskumu bioty v posudzovanom území boli stanovené cenné lokality z hľadiska výskytu chránených druhov fauny a flóry, ako aj z hľadiska cennosti biotopov. Podľa vybraného variantu je potrebné sledovať tieto lokality z hľadiska kvalitatívnych a kvantitatívnych dopadov na dotknuté zoocenózy a fytoocenózy v dôsledku fragmentácie územia a pôsobenia, hluku, prípadne imisných faktorov. Samostatne je potrebné monitorovať vplyv rýchlostnej cesty R1 Ružomberok, Juh – križovatka D1 vo vzťahu k chráneným územiám resp. ich predmetu ochrany. Ďalej je potrebné monitorovať funkčnosť všetkých objektov realizovaných za účelom ochrany bioty (hlukové a iné bariéry, migračné objekty a pod.)

Navrhované monitorovacie lokality

- Biomonitoring zameraný na genofondové lokality vrchu Priechod (cca km 21,500)
- Biomonitoring migrácie cicavcov cca v km: 22,000 – 22,800; 28,200 – 29,000
- Biomonitoring obojživelníkov (aj jarnej migrácie) a vtákov cca v km: 22,900; 25,400; 26,600; 27,100; 27,600

Monitoring je potrebné začať realizovať minimálne jeden rok pred výstavbou komunikácie, pokračovať počas výstavby a minimálne jeden rok počas prevádzky komunikácie vo vybranom

variante. Detailný program monitoringu je potrebné vypracovať v zmysle technických podmienok TP 050 „Príručka monitoringu cestných komunikácií na životné prostredie“ pre vybraný variant posudzovaného zámeru a podrobne ho rozpracovať v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza zámer, ktorý nahrádza správu o hodnotení činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti bolo doručených celkovo 13 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti. Ani v jednom stanovisku nebol uvedený nesúhlas s navrhovanou činnosťou. Všetky doručené stanoviská boli akceptované a opodstatnené pripomienky boli premietnuté do kapitoly VI.3 tohto záverečného stanoviska. V tomto záverečnom stanovisku, v kapitole III. 4 *Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení*, MŽP SR odôvodnilo akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti. Pred vydaním správy o hodnotení navrhovanej činnosti zaslala MŽP svoje stanovisko dotknutá verejnosť: Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica. Vo svojom stanovisku žiadali posudzovať koridor R1 od Slovenskej Ľupče po D1. Koridor R1 je v danom úseku v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č.311/2014 dňa 25.6.2014), resp. jeho doplnkom č.1. Pred vydaním správy o hodnotení zaslala MŽP svoje stanovisko ďalšia dotknutá verejnosť: Jana Tomková, zástupkyňa petičného výboru petície obsahujúcej 98 podpisových hárkov s 1719 podpismi osôb podporujúcich petíciu proti variantu V1. Odsúhlasením variantu V3-oranžový MŽP SR vyhovel požiadavke dotknutej verejnosti obsiahnutej v petícii.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 37 zákona na základe všetkých dostupných podkladov, vypracovanej správy o hodnotení, stanovísk dotknutých orgánov a odborných organizácií, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk, posudku ako aj ďalších vyžiadaných doplňujúcich informácií. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od všetkých dotknutých subjektov, expertov a verejnosti. O možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť ich doplnenie boli informovaní aj účastníci konania listom č. 387/2020-1.7/rc, 17032/2020 zo dňa 06.04.2020, ktorí túto možnosť nevyužili.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona. Vyhodnotenie stanovísk je uvedené v kapitole III.4, VI.5. a v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov boli zhodnotené všetky očakávané vplyvy (priaznivé i nepriaznivé) navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení, stanoviskách dotknutých orgánov a posudku pre všetky tri varianty vrátane nulového variantu. V správe o hodnotení je odporúčaný variant 3 (oranžový), druhý v poradí je variant 2 (modrý) a variant 1 (červený). Variant V3 je vhodnejší z hľadiska technicko-realizačných kritérií, vplyvu na abiotické prostredie, faunu a flóru ako aj sociálno-ekonomických kritérií. Preferencia iného variantu sa neobjavuje v žiadnom stanovisku. V správe o hodnotení navrhovanej činnosti, pri porovnaní jednotlivých variantov sa preukázalo, že:

- Nulový variant nevyhovuje z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo, dopravného hľadiska a s ním súvisiacich aspektov.
- Variant V1 – červený a variant V2 modrý majú najväčšie vplyvy v rámci environmentálnych charakteristík a nie sú najvhodnejšie pre výstavbu.
- Variant V3 – oranžový, vzhľadom k tomu, že má najmenší vplyv v rámci hodnotenia environmentálnych charakteristík, v rámci multikritériálnej analýzy vyšiel ako najvýhodnejší. Pri variante V3 bude vplyv na nový záber pôdy menší, nakoľko navrhovaný variant s častí predstavuje rozšírenie a úpravu existujúcej trasy cesty.

Predložená správa o hodnotení navrhovanej činnosti, ani písomné stanoviská, či odborné posúdenia nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia životného prostredia či ohrozenia zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti. Zvážili sa všetky riziká navrhovaných variantov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať. Žiadny z dotknutých orgánov nevzniesol pripomienku, ktorá by zásadným spôsobom obmedzovala alebo znemožňovala realizáciu navrhovanej činnosti.

Na základe uvedeného MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti v navrhovanom realizačnom variante V3-oranžový s podmienkou realizácie podmienok uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky. Možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť. Na MŽP SR bolo podľa § 35 zákona doručených 13 písomných stanovísk. Všetky stanoviská boli akceptované a podmienky z nich sú zahrnuté do podmienok pre navrhovanú činnosť v časti VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Na verejnom prerokovaní neboli vznesené žiadne námietky proti realizácii navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante V3. V tomto záverečnom stanovisku, v kapitole III. 4 *Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe*

o hodnotení, MŽP SR odôvodnilo akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti. Pred vydaním správy o hodnotení zaslala MŽP svoje stanovisko dotknutá verejnosť: Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica. Vo svojom stanovisku žiadali posudzovať koridor R1 od Slovenskej Lupče po D1. Koridor R1 je v danom úseku v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č.311/2014 dňa 25.6.2014), resp. jeho doplnkom č.1. Pred vydaním správy o hodnotení zaslala MŽP svoje stanovisko ďalšia dotknutá verejnosť: Jana Tomková, zástupkyňa petičného výboru petície obsahujúcej 98 podpisových hárkov s 1719 podpismi osôb podporujúcich petíciu proti variantu V1. Odsúhlasením variantu V3-oranžový MŽP SR vyhovel požiadavke dotknutej verejnosti obsiahnutej v petícii.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Richard Chomo

2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Roman Skorka
riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 22. 05. 2020

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná nasledujúca dotknutá verejnosť:

1. Mondi SCP, a.s., Tatranská cesta 3, 034 17 Ružomberok
2. Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica, Sásovská cesta 86, Banská Bystrica 97411
3. Jana Tomková, Lisková 676, 034 81 Lisková, zástupkyňa petičného výboru proti variantu V1.

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloňovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoloňovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

Rozdeľovník

Doručí sa (poštou):

Jana Tomková, Lisková 676, 034 81 Lisková

Doručí sa (elektronicky):

1. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

2. Mondí SCP, a.s., Tatranská cesta 3, 034 17 Ružomberok
3. Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica, Sásovská cesta 86, 974 11 Banská Bystrica
4. Mesto Ružomberok, mestský úrad, Nám. A. Hlinku 1, 03401 Ružomberok
5. Obec Ludrová, obecný úrad, Ludrová 239, 034 71 Ludrová
6. Obec Štiavnička, obecný úrad, Štiavnička 78, 034 01 Štiavnička
7. Obec Lisková, obecný úrad, Ulica pod Chočom 113, 034 81 Lisková
8. Obec Martinček, obecný úrad, Martinček 83, 034 95 Martinček
9. Obec Likavka, obecný úrad, Jánovčikova 815, 034 95 Likavka
10. Obec Liptovské Sliače, obecný úrad, Seč 635/2, 034 84 Liptovské Sliače-Stredný Sliač
11. Obec Ivachnová, obecný úrad, Ivachnová 7, 034 83 Ivachnová
12. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava 15
13. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava 15
14. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
15. Obvodný bankský úrad Banská Bystrica, ul. 9. mája 2, 975 90 Banská Bystrica
16. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., odštepny závod Piešťany, Nábrežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany
17. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
18. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, Limbová 2, 837 52 Bratislava
19. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M.R. Štefánika, 823 05 Bratislava
20. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, P.O.Box 10, Štúrova 36, 031 80 Liptovský Mikuláš
21. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
22. Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
23. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline, Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina
24. Okresný úrad Žilina, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina
25. Okresný úrad Ružomberok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
26. Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, A. Bernoláka 034 01 Ružomberok
27. Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia, Nám A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
28. Okresný úrad Ružomberok, pozemkový a lesný odbor, Nám A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
29. Okresný úrad Ružomberok, katastrálny odbor, Nám A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok

30. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody,
biodiverzity a krajiny, TU