

# **DIAĽNICA D1**

## **HUBOVÁ - IVACHNOVÁ**

**Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti**  
**podľa prílohy 8a**

**zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní  
vplyvov na životné prostredie a o zmene  
a doplnení niektorých zákonov**

### **NETECHNICKÉ ZHRNUTIE**

**Spracovateľ:**



**Číslo zákazky: 7738 - 00**  
**Archívne číslo: 8402**

**Objednávateľ:**



**August 2012**

## NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

### I. ÚČEL PROJEKTU

Predmetný úsek diaľnice D1 je súčasťou dopravného koridoru č. V, jeho modifikácie na území Slovenskej republiky vetvy „A“ v trase Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod (Ukrajina), v súlade s trasami európskych multimodálnych dopravných koridorov definovaných na Paneurópskej konferencii o doprave (Kréta, 1994) a v súlade s územným plánom VÚC Žilinského kraja. Tento úsek diaľnice bude súčasťou hlavného diaľničného ťahu D1 na území Slovenskej republiky.

Navrhovaná diaľnica D1 v úseku Hubová – Ivachnová, napojením na úsek D1 v prevádzke Ivachnová – Hybe, preberie podstatnú časť celkovej dopravy z úseku cesty I/18, najmä tranzitnú nákladnú dopravu. Jestvujúca cesta I/18 po vybudovaní predmetného úseku diaľnice D1 bude slúžiť najmä regionálnej doprave a na obsluhu územia.

### II. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Začiatok úseku stavby „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová“ je situovaný v mimoúrovňovej križovatke Hubová. V nej bude umožnené prepojenie všetkých dopravných smerov. Súčasťou trasy bude aj tunel Čebrať s dĺžkou cca 2 km, ktorý bude tvoriť severný obchvat Ružomberka popod rovnomenný horský masív. Prepojenie s cestou I/59 zabezpečí križovatka Likavka umiestnená severne od obce Likavka v km cca 6,000 diaľnice D1. Na konci úseku bude plynule napojená na jestvujúci úsek diaľnice pri obci Ivachnová. V tomto úseku bude zabezpečené prepojenie s jestvujúcou cestou I/18 zo smeru od Ružomberka cez križovatkovú vetvu. Už za koncom úseku diaľnice D1 je navrhnuté ľavostranné odpočívadlo Ivachnová. Jeho umiestnenie je podmienené prírodnými danosťami a okolitou scenériou. Predmetné odpočívadlo dopĺňa už existujúce odpočívadlo vpravo, čím vznikne veľké obojstranné odpočívadlo Ivachnová. Diaľnica D1 v úseku Hubová – Ivachnová je riešená v dĺžke 15,272 48 km.

#### **Umiestnenie stavby v území**

Stavba je umiestnená v Žilinskom kraji, v okrese Ružomberok, v katastrálnych územiach Švošov, Hubová, Hrboltová, Likavka, Martinček, Lisková, Ivachnová, Liptovský Michal.

#### **Technické riešenie**

- kategória diaľnice D1 : D 26,5/100
- celková dĺžka stavby diaľnice D1 : 15,272 48 km
- križovatky : MÚK „Hubová“ s cestou I/18  
: MÚK „Likavka“ s cestou I/59  
: úprava jestvujúcej križovatky „Ivachnová“
- tunel : Čebrať v kategórii 26,5/80 v celkovej dĺžke 2026 m
- mostné objekty : na diaľnici D1 – 12 ks v celkovej dĺžke 5 204,59 m  
: nad diaľnicou D1 – 3 ks v celkovej dĺžke 971,4 m  
: na vetvách križovatiek – 4 ks v celkovej dĺžke 177,93 m  
: lávka nad D1 – 1 ks v celkovej dĺžke 74,84 m  
: rozšírenie mosta – 1 ks v celkovej dĺžke 6,0 m
- cesty : preložky a rekonštrukcie – 24 ks v celkovej dĺžke 39 599,18 m
- odpočívadlo : veľké ľavostranné odpočívadlo Ivachnová, navrhnuté s kompletnou vybavenosťou
- protihlukové steny : celková dĺžka 4 692,1 m
- ďalšie stavebné objekty : oplotenie  
: oporné a zárubné múry  
: úprava melioračných systémov  
: kanalizácie, preložky vodovodov, čerpacie stanice, ORL  
: úpravy tokov  
: preložky vzdušných vedení VN, NN, VVN  
: preložky káblových vedení ST, ORANGE, SSE, ŽSR  
: objekty súvisiace so ŽSR  
: informačný systém diaľnice

- : úprava a preložka STL a VTL plynovodov
- : prístupové cesty na stavenisko, úprava mostov

### III. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Trasa diaľnice D1 Hubová – Ivachnová je vedená v k.ú. mesta Ružomberok a obcí Švošov, Hubová, Likavka, Martinček, Lisková, Ivachnová a Liptovský Michal. Začiatok predmetného úseku diaľnice nadväzuje na úsek diaľnice D1 Turany – Hubová a v súčasnosti na jestvujúcu cestu I/18 v križovatke Hubová. Trasa sa dotýka pohorí Veľká Fatra a Chočské vrchy, prevažne ich okrajových a úpätných častí svahov. Prevládajú tu strmé a členité svahy so sklonom viac ako 14°. V trase diaľnice sa vyskytujú aj miernejšie svahy, ale na druhej strane aj so sklonom svahov viac ako 25°. Tesne pred Ružomberkom sa kolmo na trasu týči vrch Čebrať. V úseku za vrchom Čebrať, od obce Likavka, prechádza diaľnica do Liptovskej kotliny. Na konci úseku sa trasa diaľnice D1 napája na existujúci úsek diaľnice D1 Ivachnová – Hybe. Trasa diaľnice prechádza prevažne poľnohospodárskymi pozemkami, čiastočne aj lesnými a ostatnými pozemkami. Zároveň treba spomenúť, že trasa diaľnice je vedená v zosuvných územiach s rozsiahlymi svahovými deformáciami. Pri návrhu objektov je potrebné zabezpečiť stabilitu územia sanačnými prvkami ako sú pilótové kotvené steny, hĺbkové odvodnenie zosuvov horizontálnymi odvodňovacími vrtmi a povrchové odvodnenie, výmena podlažia, úpravy svahov.

Na základe dostupných informácií sa v záujmovom území nachádzajú viaceré ložiská nerastných surovín (napr. ložisko Ružomberok III.). Stavba prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou Veľká Fatra a vyhlásené je tu spoločné PHO 2. stupňa vodných zdrojov Staré lazy, Malko, Nová Hrboltová, Trstenica, Laukovo a Studničky, ktoré nebolo rozčlenené na vnútornú a vonkajšiu časť. Diaľnica D1 v tomto úseku rešpektuje vzletový a približovací priestor letiska Ružomberok. V určitých úsekoch je trasa diaľnice vedená ochranným pásmom NP Veľká Fatra (2. stupeň ochrany) a prekračuje rieku Váh v miestach, kde je súčasťou územia európskeho významu SKÚEV0253 (4. stupeň ochrany). Iné záujmy, ktoré je potrebné chrániť v zmysle príslušných právnych predpisov, v riešenom území nie sú evidované.

### IV. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA

Na geologickej stavbe územia trasy diaľnice D1 Hubová – Ivachnová sa zúčastňujú horniny mezozoika, paleogénu a kvartéru. Z geomorfologického hľadiska patrí územie západne od Ružomberka k severným výbežkom jadrového pohoria Veľká Fatra a k južným výbežkom pohoria Chočské vrchy. Toto územie je tvorené dvoma tektonickými jednotkami – krížňanským a chočským príkrovom. V oboch tektonických jednotkách sú zastúpené len horniny mezozoika. Iba v malých množstvách sú prítomné aj horniny paleogénu. Kvartérne horniny sú zastúpené fluvialnymi, terasovými sedimentmi v doline rieky Váh a deluvialnymi a deluvialno-proluvialnymi sedimentmi na svahoch. Územie východne od Ružomberka patrí do západnej časti Liptovskej kotliny a je budované najmä paleogénnymi horninami podtatranskej skupiny. V menšej miere sú prítomné horniny mezozoika.

Podľa STN 73 0036 Seizmické zaťaženie stavieb patrí záujmové územie do pásma s intenzitou 6° M.C.S.

V skúmanej trase diaľnice D1 bol zaregistrovaný veľký počet svahových deformácií (porúch), rôzneho typu, veku a vývojového štádia.

Hydrogeologické pomery sú odrazom geologicko-tektonických, klimatických, ale najmä hydrologických podmienok. Na základe geologických a litologicko-tektonických pomerov možno vyčleniť:

- podzemné vody mezozoika,
- podzemné vody paleogénu,
- podzemné vody kvartérnych sedimentov.

Diaľnica D1 v úseku Hubová – tunel Čebrať patrí z hľadiska všeobecnej klimatickej kvalifikácie do mierne teplej oblasti, okrsku mierne teplého, veľmi vlhkého, vrchovinného. Diaľnica D1 v úseku Ružomberok – Ivachnová patrí taktiež do mierne teplej oblasti, okrsku mierne teplého, avšak vlhkého, s chladnou alebo studenou zimou, dolinového (Atlas SSR, SAV, 1980). Zrážkové pomery majú v hodnotenom území veľmi premenlivý charakter. Priemerné letné teploty kolíšu medzi 4,6 – 7,5 °C, v letnom polroku (apríl – september) medzi 3,9 – 17,6 °C, v zimnom polroku (október – marec) medzi

8,0 – 0,1 °C. Prúdenie vzduchu patrí k najpremenlivejším klimatickým prvkom. Z priemernej ročnej absolútnej početnosti búrlivých vetrov a víchric je smer N zastúpený 44%, smer NW 30% a smer W 18%.

Záujmové územie sa nachádza v povodí rieky Váh, ktorej hydrologický režim je výrazne ovplyvnený prevádzkou sústavy vodných diel. V tomto území priberá Váh viacero prítokov, pričom najvýraznejšie sú vyvinuté ľavostranné prítoky: Slačianka, Štiavničanka, Revúca, Čutkovský potok, Bystrý potok, Lanový potok a Ľubochňianka. Z pravej strany sú to prítoky: Teplianka, Furík, Likavka, Kamenný potok, Besná a Komjatná. Stavba prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou Veľká Fatra a dotýka sa spoločného PHO 2. stupňa vodných zdrojov Staré Lazy, Malko, Nová Hrboltová, Laukovo, Trstenica, Studničky. Podľa Hydrogeologického posudku z apríla 2002 sa nepredpokladá ovplyvnenie výdatnosti prameňov realizáciou predmetnej stavby.

V blízkosti záujmového územia stavby sa nachádzajú hranice národných parkov Nízke Tatry a Veľká Fatra a ich ochranné pásma.

Trasa diaľnice je vedená územím, v ktorom platí 1., 2. a 4. stupeň územnej ochrany. Prechádza severným okrajom ochranného pásma NP Veľká Fatra a zasahuje pri výstavbe mostných objektov do územia NATURA 2000 SKÚEV0253 Rieka Váh so 4. stupňom ochrany. V čase spracovania správy o hodnotení rieka Váh ešte nebola súčasťou územia NATURA 2000, avšak v súčasnosti sa na toto územie vzťahujú legislatívne predpisy. Za účelom zistenia objektívneho zásahu do biotopov bola vykonaná inventarizácia biotopov (ŠOP SR Banská Bystrica, 2008) a v dotknutom území boli identifikované nasledovné biotopy:

- Ls1.1 Vŕbovo-topolové nížinné lužné, miestami Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91E0\*) – prioritné biotopy európskeho významu
- Ls5.4 Vápnomilné bukové lesy (kód NATURA 9150) – biotop európskeho významu,
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (kód NATURA 6510) – biotop európskeho významu,
- Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty (kód NATURA 3220) – biotop európskeho významu,
- Br6 Brehové porasty deväťsilov (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu,
- Tr1 Suchomilné trávinnobylinné a krovinné porasty na vápnom substráte (kód NATURA 6210) – biotop európskeho významu,
- Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz (kód NATURA 7230) – biotop európskeho významu,
- Vo4 Nížinné až horské vodné toky (kód NATURA 3260) – biotop európskeho významu,
- Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu,
- Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd – biotop národného významu,
- Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí – biotop národného významu,
- Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky – biotop národného významu.

V zmysle vyhlášky č. 24/2003 MZP SR Z.z. sa priamo v hodnotenom území predmetnej lokality vyskytujú chránené druhy rastlín, a to : výskyt bohatej populácie zraniteľného druhu (VU), zákonom chránenej päťprstnice obyčajnej (*Gymnadenia conopsea*), vzácné ohrozeného (EN) zákonom chráneného vstavača bledého (*Orchis pallens*), ojedinelý výskyt menej ohrozeného druhu (LR), zákonom chráneného kruštíka tmavočerveného (*Epipactis atrorubens*) a ohrozeného druhu (EN), zákonom chráneného kavyľa pôvabného (*Stipa pulcherrima*).

V sledovanom území je rieka Váh so svojimi prítokmi súčasťou významnej migračnej trasy vtáctva, ktorá má interkontinentálny význam. V regionálnych a lokálnych podmienkach sa stávajú časti územia s bohatou nelesnou stromovou a krovitou vegetáciou prirodzenými migračnými trasami zverí. Za biokoridory nadregionálneho významu sa považujú tok rieky Váh a komplex Veľká Fatra – Chočské vrchy. Biocentrá nadregionálneho významu tvoria Chočské vrchy a komplex Kopa – Korbeľka. Navrhované priestorové vedenie diaľnice a technické riešenie častí stavby (najmä mostov) umožňujú zachovať funkciu biokoridorov a biocentier.

## **V. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ**

V súčasnosti je celá doprava vedená po ceste I/18, ktorá svojou kapacitou, technickými parametrami a stavom v niektorých úsekoch nevyhovuje. Navyiac prechádza intravilánom mesta Ružomberok, kde do značnej miery znehodnocuje životné prostredie. Najkritickejším miestom je peážny úsek ciest I/18 a I/59 v smere na Banskú Bystricu, ktorý už v súčasnosti nie je schopný zvládnuť očakávaný nárast intenzity dopravy. Uvedené skutočnosti vedú k rapídnejmu zvýšeniu nehodovosti na spomenutých komunikáciách.

V prípade nevybudovania diaľnice by bolo potrebné minimalizovať vplyv hluku v okolí existujúcich komunikácií, čo by bolo možné fasádovými úpravami príľahlých rodinných domov (výmena okien a zabudovanie zariadení na nútené vetranie), kde na základe meraní bude preukázaná vyššia hladina hluku, ako je prípustná (stavebno-technické opatrenie). Keďže pri stavbe starších rodinných domov sa neuvažovalo s núteným prevetrávaním vnútorných priestorov, je možné predpokladať prekročovanie hluku v príľahlých vnútorných priestoroch zástavby v okolí cesty I/18. Jedná sa predovšetkým o zástavbu v prvom rade budov v bezprostrednej blízkosti prieťahu cesty I/18. Realizácia protihlukových stien je priestorovo výrazne obmedzená. Možnosti sú zväčša na pozemkoch súkromných vlastníkov budov v miestach ich oplotenia. Účinnosť protihlukových stien a vhodnosť ich umiestnenia je podmienená ich vzdialenosťou od osi komunikácie a rozľadovými pomermi v priestore komunikácie.

Ďalším opatrením je zníženie maximálnej povolenej rýchlosti v intravilánoch obcí (dopravno-organizačné opatrenie). V prípade odstránenia bodovej závrady, ktorú tvorí obec pre tranzitnú dopravu, vybudovaním obchvatu, je možné presmerovaním tranzitnej dopravy znížiť hladiny hluku v okolí cestnej komunikácie v intraviláne obce (urbanisticko-dopravné opatrenie).

V budúcnosti sa očakáva v záujmovom území v súvislosti so zvyšovaním intenzít dopravy, aj zvyšovanie podielu znečisťujúcich látok v ovzduší, najmä prachu. Doprava bude naďalej prechádzať zastavaným územím a emisie z automobilov budú ovplyvňovať kvalitu životného prostredia v dotknutých intravilánoch.

## VI. DODRŽIAVANIE ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Navrhovaná trasa diaľnice D1 Hubová – Ivachnová je v súlade s *Územným plánom veľkého územného celku Žilinského kraja*, ktorý bol schválený Nariadením vlády SR č. 223/1998 Zb. v znení jeho neskorších zmien a doplnkov.

*Hubová* – Územný plán obce Hubová – návrh (Ateliér GAM, s.r.o., Ružomberok, máj 2008) spolu so zmenami a doplnkami dopĺňa v oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry chrániť územný koridor v úseku Martin – Ružomberok pre nadväzujúcu časť diaľnice D1 v trase multimodálneho koridoru č. Va (hlavná sieť TINA).

*Švošov* – Urbanistická štúdia ako Program obnovy dediny Švošov, UHA Liptovský Mikuláš, 1991.

*Ružomberok* – ÚPN SÚ Ružomberok (Ing.arch. Petrek, Ing.arch. Bišťan a kol., 1995); Územný plán mesta Ružomberok zmena a doplnok č.1 (Ing.arch. Krajč, máj 2009); Nový územný plán mesta Ružomberok návrh (Ing.arch. Pivarčí, február 2012) chrániť územný koridor a realizovať diaľnicu D1 v trase multimodálneho koridoru č. Va., súčasť koridorovej siete TEN-T, v kategórii D 26,5/120, v trase Dubna Skala - Martin - Turany - Kraľovany - Hubová - Ružomberok - Ivachnová, alternatívne v úseku Turany - tunel Korbeľka - Hubová, s pripojením na existujúci úsek D1.

*Likavka* – Územný plán obce Likavka návrh (Ateliér GAM, s.r.o., Ružomberok, jún 2011), v časti verejného dopravného a technického vybavenia predpokladá výstavbu diaľnice D1, ktorá bude prechádzať jej katastrom severne od obce.

*Martinček* – ÚPN – SÚ Martinček (ProArch, Ružomberok, 1999) plánovaná výstavba diaľnice D1 bude prechádzať katastrom obce severne od intravilánu.

*Lisková* – Územný plán obce Lisková (Ateliér GAM, s.r.o., Ružomberok, február 2006), plánovaná výstavba diaľnice D1 bude prechádzať katastrom obce severne od intravilánu.

*Ivachnová* – Územný plán sídelného útvaru Ivachnová, autor arch. Lakoštik, Enecpo Ružomberok, 1994.

## VII. PRAVDEPODOBNÝ DOPAD NA ÚZEMIA

Navrhovaná stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1., 2. a 4. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Prechádza severným okrajom ochranného pásma NP Veľká Fatra a zasahuje pri výstavbe mostných objektov do územia NATURA 2000 SKÚEV0253 Rieka Váh.

V úseku km 1,700 – 6,000 prechádza trasa diaľnice D1 cez spoločné PHO 2° VZ Staré Lazy, Malko, Nová Hrboltová, Laukovo, Trstenica a Studničky.

## **Najzávažnejšie vplyvy činnosti na zložky životného prostredia a opatrenia na ich zníženie resp. elimináciu**

### **Vplyvy na znečistenie ovzdušia**

Znečistenie ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Počas prevádzky diaľnice sa časť znečistenia ovzdušia z dopravy presunie zo súčasnej cesty I/18 vedúcej cez intravilány obcí do oblasti, ktorá doteraz nebola atakovaná priamym nepriaznivým vplyvom dopravy. Dôjde tým k distribúcii znečistenia na väčšie územie.

Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavujú predovšetkým počas výstavby.

### **Hluk**

Odvedenie podstatnej časti dopravy z cesty I/18 na diaľnicu D1 bude mať pozitívny vplyv na zníženie emisií hluku z dopravy v okolí cesty I/18, kde sú už v súčasnosti prekračované povolené limity hluku. Zároveň sa však presunie produkcia hluku do lokalít, v ktorých sa doteraz tento jav neprejavoval. Podľa výsledkov hlukovej štúdie bude na základe predpokladanej intenzity dopravy dochádzať na diaľnici D1 k prekračovaniu povolených hygienických limitov hluku v dennej aj nočnej dobe v niektorých lokalitách, najmä v Hrboltovej, Liskovej, Likavke a v Ivachnovej. Za účelom eliminácie hlukovej záťaže sú navrhnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien, a to v úsekoch:

- protihluková stena na D1 v km 1,790– 1,965 a 2,700 – 2,860 (vpravo) pri Hrboltovej
- protihluková stena na D1 v km 1,790 – 1,965 (vľavo) pri Hrboltovej
- protihluková stena na D1 v km 6,470 – 0,145 L-B2 (vľavo) v MÚK Likavka
- protihluková stena na D1 v km 6,940 – 7,270 (vpravo) v Likavke za križovatkou
- protihluková stena na D1 v km 10,230 – 11,600 (vpravo) pri Liskovej
- protihluková stena na D1 v km 12,600 – 13,780 (vľavo) pri Liskovej
- protihluková stena na D1 v km 14,600 – 15,600 (vľavo) pri Ivachnovej

Osadenie protihlukových stien zabezpečí

dosiahnutie povolenej úrovne hluku v zastavaných častiach dotknutých obcí.

### **Vplyvy na prírodu a krajinu**

Stavba sa bude realizovať v území, v ktorom platí 1., 2. a 4. stupeň územnej ochrany. Trasa diaľnice prechádza severným okrajom OP NP Veľká Fatra, kde platí 2. stupeň ochrany. Pri výstavbe mostných objektov 201 a 216 dôjde k zásahu do územia SKÚEV0253 Rieka Váh.

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe diaľnice vo voľnej krajine, a to :

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcií biotopov (úpravy vodných tokov),
- vytvorením, resp. posilnením, bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti diaľnice.

Stavba si vyžiada nevyhnutný výrub drevín v trase diaľnice D1. Brehové porasty budú likvidované len v nevyhnutnom rozsahu v šírke diaľnice a jej ochranného pásu a v priestore úpravy vodných tokov. V trase diaľnice dôjde k likvidácii nasledovných biotopov európskeho a národného významu:

- Ls1.1 Vŕbovo-topoľové nížinné lužné, miestami Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91E0\*) – prioritné biotopy európskeho významu,
- Ls5.4 Vápnomilné bukové lesy (kód NATURA 9150) – biotop európskeho významu,
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (kód NATURA 6510) – biotop európskeho významu,
- Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty (kód NATURA 3220) – biotop európskeho významu,
- Br6 Brehové porasty deväťsilov (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu,
- Tr1 Suchomilné trávinnno-bylinné a krovinné porasty na vápnom substráte (kód NATURA 6210) – biotop európskeho významu,
- Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz (kód NATURA 7230) – biotop európskeho významu,
- Vo4 Nížinné až horské vodné toky (kód NATURA 3260) – biotop európskeho významu,
- Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu,
- Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd – biotop národného významu,
- Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí – biotop národného významu,
- Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky – biotop národného významu.

V zmysle vyhlášky č. 24/2003 MŽP SR Z.z. sa priamo v hodnotenom území predmetnej lokality vyskytujú chránené druhy rastlín, a to : výskyt bohatej populácie zraniteľného druhu (VU), zákonom chránenej päťprstnice obyčajnej (*Gymnadenia conopsea*), vzácné ohrozeného (EN) zákonom chráneného vstavača bledého (*Orchis pallens*), ojedinelý výskyt menej ohrozeného druhu (LR), zákonom chráneného kruštíka tmavočerveného (*Epipactis atrorubens*) a ohrozeného druhu (EN), zákonom chráneného kavyľa pôvabného (*Stipa pulcherrima*).

Podľa pripomienok ŠOP SR Správy TANAP-u z 30.11.2006 v okolí potoka v km 2,830 sa nachádza systém pramenísk s recentnou tvorbou penovca. Prameniská predstavujú prioritný biotop európskeho významu Pr3 Penovcové prameniská (\*7220) a na tento biotop sú svojou existenciou viazané viaceré chránené rastlinné a živočíšne druhy. V stanovisku projektanta sa uvádza (podľa záznamu z pracovného rokovania 15.05.2007), že v km 2,800 – 2,900 je navrhnutá len úprava existujúceho potoka, nie je predpoklad zásahu do okolitého územia stavebnou činnosťou a mostný objekt nad údolím bude realizovaný len v samotnej trase diaľnice. Zároveň v zvláštnych technických požiadavkách bude budúci zhotoviteľ stavby zaviazaný tým, že v predmetnom území sa môže pohybovať so stavebnými mechanizmami len v rozsahu trvalého záberu.

Na zásah do biotopu európskeho alebo národného významu bol vydaný súhlas príslušným obvodným úradom životného prostredia a do Environmentálneho fondu bola vyplatená čiastka vo výške vypočítanej spoločenskej hodnoty biotopov.

V súvislosti s územím európskeho významu SKÚEV0253 Rieka Váh bolo vykonané Hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej diaľnice D1 Hubová – Ivachnová na územie NATURA 2000 (ŠOP SR Banská Bystrica, 2008). V úsekoch km 0,411 – 0,849 (mostný objekt 201 na diaľnici D1) a km 12,309 – 12,910 (mostný objekt 201 na diaľnici D1 nad ŽSR, cestou III/018104 a riekou Váh) dôjde k zníženiu výmery biotopov 3260, 3220, ktoré sú v tomto úseku zastúpené len na malej výmere. V dôsledku znečistenia počas prevádzky sa dá predpokladať zhoršenie stavu biotopov (kumulácia toxínov) v koridore popri diaľnici. Z hľadiska druhov živočíchov pri výstavbe bude znížená výmera biotopov a úkrytov živočíchov počas výstavby mostných pilierov priamo v toku. Dočasné ovplyvnenie vodných živočíchov nastane z dôvodu znečistenia vody splachmi zeminy a zvrátením častíc. Riziko ohrozenia ichtyofauny a vodných živočíchov nepriamo aj semiakvatických živočíchov môže nastať v prípade havarijných situácií, kedy sa dočasne zhorší kvalita vody. Prehradením priestoru nad vodným tokom dôjde k zvýšenej mortalite netopierov v dôsledku stretov pri kolízií s dopravnými prostriedkami.

Uvedené vplyvy orgán ochrany prírody nepovažoval za významné negatívne vplyvy, nakoľko zásah do biotopov počas výstavby mostných objektov bude minimálny a predmetné biotopy sú schopné prirodzene sa obnoviť. Poškodenie biotopu druhov živočíchov počas výstavby mostov bude len dočasné a v prípade oboch mostných objektov budú vplyvy na ryby a ostatné vodné živočíchy minimálne. Zabezpečením zábran voči živočíchom na mostných objektoch sa predpokladá len mierna mortalita netopierov.

#### **Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu**

Výstavba a prevádzka diaľnice môže ovplyvniť kvalitu povrchových i podzemných vôd a ich režim. Z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov. Existuje tu aj nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta dotknutých vodných tokov, čím sa zvýši zákal a môže dôjsť k nežiaducej zmene prietokov.

Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke, diaľnice do tokov. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky malých prietokov, a to najmä počas výstavby.

Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, ako aj úrovne hladiny podzemnej vody. Zvýšená miera priepustnosti kolektora vytvára všeobecne vhodnejšie podmienky pre relatívne rýchlu migráciu kontaminantov prostredníctvom prúdenia podzemnej vody. Pri havarijných situáciách a nevhodnej úprave povrchu hrozí riziko zhoršovania kvality vôd kumulatívnym vplyvom. Ohrozenosť a zraniteľnosť vôd je viazaná prevažne na úseky križovania, resp. priblíženia sa komunikácií k povrchovým tokom.

Potenciálne riziko tu dočasne predstavujú i stavebné dvory a zariadenia staveniska (možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do podzemnej vody).

Trasa v tunelovom úseku prechádza cez spoločné PHO 2<sup>o</sup> VZ Staré Lazy, Malko, Nová Hrboltová, Laukovo, Trstenica a Studničky. K posúdeniu výstavby a prevádzky diaľnice na kvalitu vody v týchto prameňoch bol vypracovaný hydrogeologický posudok. V jeho závere sa uvádza, že na základe

súčasného stavu poznania geologickej stavby a hydrogeologických pomerov, ktoré sú výsledkom len orientačného prieskumu, je možné s veľkou pravdepodobnosťou predpokladať, že výstavbou tunela nedôjde k ovplyvneniu prameňov P3 a P4 (VZ Staré Lazy). Jednoznačne vylúčiť možnosť čiastočného ovplyvnenia však nie je možné. Miera možného ovplyvnenia vodárenský využívaných predmetných vodných zdrojov razením tunela Čebrať sa upresní na základe podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Ostatné pramene, ktoré sa nachádzajú na južnom svahu masívu Čebrať, sú umiestnené vo väčšej vzdialenosti od trasy tunela. Prameň Malko je vzdialený 600 m a prameň Studničky asi 1600 m. Je predpoklad, že tieto pramene sú viazané na hlbšie obeh, ktoré majú svoj pôvod v chočských horninových komplexoch, a preto sa ovplyvnenie týchto prameňov razením tunela nepredpokladá.

Zrážkové vody z diaľnice budú odvedené do diaľničnej kanalizácie, diaľničnou kanalizáciou do odlučovačov ropných látok a odtiaľ budú vypúšťané do recipientov. Odlučovače ropných látok budú zachytávať a čistiť zrážkové vody z vozovky diaľnice. Konštrukcia a funkcia odlučovačov ropných látok musí zodpovedať STN EN 858-1 a 858-2.

### **Vplyvy na horninové prostredie a pôdu**

Medzi dominantné vplyvy výstavby diaľnice na horninové prostredie možno zaradiť :

- výstavbu tunela Čebrať (razením aj hĺbením),
- narušenie stability svahov zemnými prácami a aktiváciou zosuvov,
- eróziu a zvetrávanie,
- ťažbu nerastných surovín potrebných pre výstavbu diaľnice,
- ukladanie materiálu z budovania zárezov.

Horninové prostredie vplyva na realizovateľnosť, resp. ekonomickú náročnosť realizácie, predovšetkým v úsekoch zárezov a v úsekoch náchylných na tvorbu zosuvov stavby. Trasa diaľnice prechádza územím, v ktorom sa vyskytujú svahové deformácie rôzneho typu, veku a vývojového štádia. Zemné teleso diaľnice bude čiastočne vyhlbené v zárezoch, čiastočne vybudované na násypoch. Pre zabezpečenie stability zárezov sú úseky s hĺbkou väčšou ako 5m členené svahovou lavičkou. Vzhľadom na veľkú citlivosť vyskytujúcich sa hornín na poveternostné vplyvy bude nevyhnutné zárezy hlbšie ako 5m ochrániť vrstvou nenamfzavého materiálu. Všetky násypy s výškou nad 5m budú budované sendvičovou technológiou. Pri ich budovaní bude potrebné urýchliť konsolidáciu prevrstvovaním vhodnou zeminou s drenážnymi účinkami. Vhodný násypový materiál bude získavaný z razenia tunela Čebrať. Nakoľko je však na celej stavbe nedostatok násypového materiálu, časť vhodného materiálu bude nutné dovážať zo zemníka, pričom je potrebné použiť zeminy s takými vlastnosťami, pri použití ktorých bude zabezpečený stupeň stability svahov v zmysle STN 73 3050 a STN 72 1002. Tunel Čebrať bude tvorený dvomi tunelovými rúrami, južnou a severnou, ktoré budú v základnom režime prevádzkované jednosmerne. Obe tunelové rúry sú rozdelené na úseky budované razením a hĺbené úseky budované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch, ktoré budú následne zasypané. Vzhľadom na dĺžku tunela a podmienky horninového masívu sa predpokladá cyklický spôsob razenia s rozpojovaním trhacími prácami a mechanickým rozpojovaním. Z technológie výstavby vyplýva navrhnutá konštrukcia tunela s dvojpľášťovým ostením nekrhového tvaru.

V dôsledku realizácie diaľnice dôjde k záberom poľnohospodárskej pôdy, lesnej pôdy a TTP, naruší sa organizácia pôdneho fondu (rozdelenie honov, prerušenie existujúcich poľných ciest atď.), môže dôjsť k ovplyvneniu pôdnej erózie a ku kontaminácii pôd a poľnohospodárskych kultúr pozdĺž diaľnice. Ochrana PPF počas výstavby je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Ochrana pred kontamináciou pôd ropnými látkami zo stavebných mechanizmov je možná len dôslednou údržbou stavebných strojov, aby sa zabránilo úkvapom do pôdy. Stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách. Základným opatrením na ochranu poľnohospodárskych pôd, je vykonať skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910.

## **VIII. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA**

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.



### **v socioekonomickej sfére**

Počas výstavby diaľnice D1 sa predpokladá úzka spolupráca investora, dodávateľa stavby a dotknutých obcí s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo dotknutého územia. Bude potrebné riešiť zabezpečenie súhlasu na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení intravilánom obcí a stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov. Na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.), ako aj bezpečnosti a zmiernenia negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydli v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.).

Citlivou oblasťou sú majetkové ujmy dotknutého obyvateľstva. Zmiernenie tohto vplyvu je možné len adekvátnou kompenzáciou strát zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých občanov a mestského, či obecného zastupiteľstva.

### **za záber poľnohospodárskej pôdy**

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa pôd vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, resp. zákon č. 219/2008 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 220/2004 Z.z..

### **za záber lesnej pôdy**

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa lesov vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

### **za výrub drevín rastúcich mimo les**

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z.z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín (resp. podľa vyhlášky MŽP SR č. 579/2008 Z.z., ktorou sa mení Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z.). Orgán ochrany prírody (obec) v súhlase s výrubom drevín stanoví podmienky výrubu aj podmienky náhrady za likvidované dreviny v podobe náhradnej výsadby alebo úhrady finančnej čiastky vo výške spoločenskej hodnoty likvidovaných drevín.

### **za poškodenie, resp. zničenie biotopov**

Na zásah do biotopu európskeho alebo národného významu treba požiadať o súhlas príslušný obvodný úrad životného prostredia. Obvodný úrad životného prostredia v Ružomberku vydal Rozhodnutie (č.s.: OP 2008/1463-7), na základe ktorého bola do Environmentálneho fondu vyplatená vypočítaná suma spoločenskej hodnoty biotopov, a keďže ŠOP SR Správa TANAP-u nepredložila žiadnu dokumentáciu, na základe ktorej by bolo možné nariadiť uskutočnenie primeraných revitalizačných opatrení, orgán ochrany prírody uložil len finančnú náhradu bez iných podmienok rozhodnutia. Celkovo bolo do environmentálneho fondu vyplatených 94.753 552,- Sk, t.j. 3.145 241,72 EUR.

Na zásah do lokalít s výskytom chránených druhov (päťprstnica obyčajná, vstavač bledý, krušík tmavočervený, kavyl' pôvabný) bola vydaná výnimka MŽP SR z podmienok druhovej ochrany.

## **IX. POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA**

Začiatok úseku stavby „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová“ je situovaný v mimoúrovňovej križovatke Hubová. V nej bude umožnené prepojenie všetkých dopravných smerov. Súčasťou trasy bude aj tunel Čebrať s dĺžkou cca 2 km, ktorý bude tvoriť severný obchvat Ružomberka popod rovnomenný horský masív. Prepojenie s cestou I/59 zabezpečí križovatka Likavka umiestnená severne od obce Likavka v km cca 6,000 diaľnice D1. Na konci úseku bude plynule napojená na jestvujúci úsek diaľnice pri obci Ivachnová. V tomto úseku bude zabezpečené prepojenie s jestvujúcou cestou I/18 zo smeru od Ružomberka cez križovatkovú vetvu. Už za koncom úseku diaľnice D1 je navrhnuté ľavostranné odpočívadlo Ivachnová. Jeho umiestnenie je podmienené prírodnými danosťami a okolitou scenériou. Predmetné odpočívadlo dopĺňa už existujúce odpočívadlo vpravo, čím vznikne veľké obojstranné odpočívadlo Ivachnová. Diaľnica D1 v úseku Hubová – Ivachnová je riešená **v dĺžke 15,272 48 km**.

Rozdiely medzi variantom odporúčaným záverečným stanoviskom MŽP SR a projektovaným riešením vyplynuli zo zmeny priestorovej polohy trasy diaľnice. Oproti procesu EIA došlo v DSP:

- v km 0,000 – 1,700 k posunu trasy diaľnice severným smerom o cca 21m, čím sa zlepšili rozhľadové pomery v trase, zväčšil sa uhol križovania s cestou I/18 a ŽSR a skrátil sa mostný objekt 201.
- V úseku km 1,700 – 6,000 bola upravená priestorová poloha diaľnice s posunom cca 45m južným smerom s ohľadom na geologické a morfológické podmienky územia.
- Zmenou umiestnenia západného a východného portálu tunela Čebrať cca o 30m južnejšie s ohľadom na výsledky IGP a polohu križovatky Likavka sa znížilo množstvo sanačných opatrení, najmä pri západnom portáli tunela.
- V úseku km 6,000 – 7,100 sa trasa diaľnice D1 posunula o cca 50m južnejšie, čím sa dostala mimo zastavanú oblasť pri motoreste Hubertus.
- V úseku km 7,600 – 10,200 sa trasa posunula o cca 90m severnejšie, čím došlo k zlepšeniu plynulosti, prechodnosti a bezpečnosti jazdy a zároveň sa zväčšila vzdialenosť od intravilánu obce Martinček.
- V úseku km 11,000 – 14,500 sa trasa posunula o cca 90m severnejšie z dôvodu existujúcich vzletových a približovacích priestorov letiska Ružomberok, plánovanej výstavby MVE Ivachnová až na okraj PR Ivachnovský Luh.

Všetky zmeny vznikli v procese prípravy projektovej dokumentácie stavby ako výsledok optimalizácie trasy na základe pripomienok zástupcov dotknutých obcí, orgánov a odborných organizácií, oprávnených vyjadrovať sa k technickému riešeniu navrhovanej stavby. Uvedené zmeny v polohe diaľnice mali za následok zmeny v detailnom riešení ostatných objektov mostov, preložiek a rekonštrukcií ciest, preložiek a úprav vodných tokov, preložiek inžinierskych sietí a v rozsahu protihlukových opatrení.

Trasa projektovanej diaľnice je vedená v koridore variantu, ktorý odporúčalo Záverečné stanovisko MŽP SR zo dňa 24.09.1997. Zmena navrhovanej činnosti teda nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú posun diaľnice, umiestnenie portálov tunela Čebrať, zníženie sanačných opatrení pri budovaní tunela, odsun trasy od zastavaných oblastí, zmeny tvaru križovatiek Hubová a Likavka, preložky a úpravy vodných tokov a zväčšenie rozsahu protihlukových stien. Predpoklad zaťaženia obyvateľstva hlukom v pôvodne posudzovanom riešení bol poddimenzovaný. Pri zmene navrhovanej činnosti sa zvýšil rozsah protihlukových stien (nárast o 2 851 m). Vplyvy na obyvateľstvo a na prírodné prostredie môžeme v porovnaní s pôvodne posudzovaným rozsahom riešenia podľa variantov hodnotiť ako priaznivejšie.

Z hľadiska celkového záberu plôch potrebných na stavbu diaľnice D1 možno konštatovať pri porovnaní odporúčaného variantu s projektovaným riešením porovnateľný trvalý záber.

Zaťaženie ovzdušia emisiami z dopravy bolo v Správe o hodnotení počítané na celkom iné dopravné intenzity a iné časové horizonty v súlade s vtedy platnými predpismi. Pre zmenu navrhovanej činnosti nebola v rámci DSP vypracovaná aktualizácia exhaláčnej štúdie, bol však navrhnutý monitoring imisíí znečisťujúcich látok vychádzajúci z podmienok záverečného stanoviska MŽP SR.

Oproti Správe o hodnotení (EIA) sa v priebehu spracovania DÚR a DSP aktualizoval rozsah protihlukových opatrení v rámci Hlukovej štúdie, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V čase spracovania DSP platila vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky z 10. mája č. 339/2006, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V zmysle tejto vyhlášky bola spracovaná hluková štúdia a jej výsledky boli použité pri návrhu objektov protihlukových stien a fasádnych úprav.

Celkovo sa zväčšil rozsah protihlukových stien z 1 841 m (v procese EIA), na 2 350 m (v DÚR) až na 4 692,1 m (v DSP). V úseku diaľnice D1 Hubová – Ivachnová sa navrhuje výstavba 8 protihlukových stien v celkovej dĺžke 4 692,1. Na základne požiadavky OÚŽP bola v úseku km 12,600 – 13,380 (Ivachnová) navrhnutá 4 m vysoká ornitologická clona za účelom ochrany vtáctva v tejto lokalite. Zároveň je potrebné v lokalite Ivachnová pri napojení novej trasy diaľnice na už existujúcu diaľnicu D1 dobudovať protihlukovú clonu.

V Správe o hodnotení boli navrhované nasledovné protihlukové opatrenia:

- betónové zábradlie v km 6,740 – 6,920 vpravo, na ochranu rodinnej zástavby obce Hrboltová,

- protihluková stena v km 15,080 – 15,300 na opornom múre vpravo, na ochranu poľnohospodárskych budov RD Lisková,
- protihluková stena v km 18,723 – 19,433 vľavo, na ochranu intravilánu obce Ivachnová.

Okrem PHS sa v tomto úseku diaľnice D1 navrhoval drenážny asfaltový koberec.

V DSP boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

- protihluková stena na D1 v km 1,790– 1,965 a 2,700 – 2,860 (vpravo) pri Hrboltovej,
- protihluková stena na D1 v km 1,790 – 1,965 (vľavo) pri Hrboltovej,
- protihluková stena na D1 v km 6,470 – 0,145 L-B2 (vľavo) v MÚK Likavka,
- protihluková stena na D1 v km 6,940 – 7,270 (vpravo) v Likavke za križovatkou,
- protihluková stena na D1 v km 10,230 – 11,600 (vpravo) pri Liskovej,
- protihluková stena na D1 v km 12,600 – 13,780 (vľavo) pri Liskovej,
- protihluková stena na D1 v km 14,600 – 15,600 (vľavo) pri Ivachnovej.

Navrhované technické opatrenia zabezpečia súlad s požiadavkami Vyhlášky MZ SR.

V Správe o hodnotení sa uvažovalo so zásahom do vodných tokov, avšak ich rozsah nebol bližšie špecifikovaný. Navrhovaná zmena si vyžiada zásahy do vodných tokov v dotknutom území v nasledovnom rozsahu: úprava bezmenného potoka v km 2,830 v celkovej dĺžke 105 m; úprava bezmenného potoka v km 6,100 – 6,167 v dĺžke 376 m; úprava potoka Likavka v celkovej dĺžke 315 m; úprava bezmenného potoka v km 7,340 v dĺžke 63 m. V etape výstavby možno očakávať kvalitatívne zmeny (zakalenie vody, odstránenie brehových porastov a pod.). Uvedené zmeny však budú mať dočasný vplyv.

Trasa v tunelovom úseku prechádza cez spoločné PHO 2° VZ Staré Lazy, Malko, Nová Hrboltová, Laukovo, Trstenica a Studničky. K posúdeniu výstavby a prevádzky diaľnice na kvalitu vody v týchto prameňoch bol vypracovaný hydrogeologický posudok, v ktorom sa uvádza, že je možné s veľkou pravdepodobnosťou predpokladať, že výstavbou tunela nedôjde k ovplyvneniu prameňov P3 aP4 (VZ Staré Lazy). Jednoznačne vylúčiť možnosť čiastočného ovplyvnenia však nie je možné. Ostatné pramene sú umiestnené vo väčšej vzdialenosti od trasy tunela.

Z hľadiska vodných zdrojov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych, ani kvantitatívnych parametrov.

Trasa odporúčaného variantu, ako aj zmena, sú situované v území, v ktorom platí 1., 2. a 4. stupeň ochrany podľa platnej legislatívy. V čase spracovania Správy o hodnotení (v roku 1996) sa ešte nevyhodnocoval vplyv činnosti na územia NATURA 2000. Stavebnou činnosťou bude priamo zasiahnuté územie európskeho významu SKÚEV0253 Rieka Váh (k.ú. Hubová, Hrboltová km 0,441-0,849 a v k.ú. Lisková, Ivachnová km 12,309-12,910). Výstavbou mostných objektov dôjde k zníženiu výmery biotopov, ktoré sú v uvedených úsekoch zastúpené len na malej ploche. Negatívny vplyv počas výstavby mostných objektov bude minimálny a predmetné biotopy sú schopné prirodzene sa obnoviť. Ostatné chránené územia prírody v zmysle zákona, územia európskeho významu a chránené vtáčie územia sú mimo dosahu stavebných aktivít spojených s realizáciou navrhovanej investície.

V Správe o hodnotení nebol vyčíslený zásah do jednotlivých biotopov. V navrhovanej zmene bola v zmysle novelizovanej legislatívy vykonaná inventarizácia biotopov európskeho a národného významu (ŠOP SR, Banská Bystrica, 2008), pričom boli v teréne identifikované nasledovné biotopy európskeho a národného významu :

- Ls1.1 Vŕbovo-topoľové nížinné lužné, miestami Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91E0\*) – prioritné biotopy európskeho významu, na celkovej ploche 13 249 m<sup>2</sup>,
- Ls5.4 Vápnomilné bukové lesy (kód NATURA 9150) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 25 274 m<sup>2</sup>,
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (kód NATURA 6510) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 84 712 m<sup>2</sup>,
- Br2 Horské vodné toky a bylenné porasty (kód NATURA 3220) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 123 m<sup>2</sup>,
- Br6 Brehové porasty deväťsilov (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 293 m<sup>2</sup>,
- Tr1 Suchomilné trávinné-bylinné a krovinné porasty na vápnom substráte (kód NATURA 6210) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 18 444 m<sup>2</sup>,
- Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz (kód NATURA 7230) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 143 m<sup>2</sup>,

- Vo4 Nížinné až horské vodné toky (kód NATURA 3260) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 535 m<sup>2</sup>,
- Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (kód NATURA 6430) – biotop európskeho významu, na celkovej ploche 34 m<sup>2</sup>,
- Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd – biotop národného významu, na celkovej ploche 9 778 m<sup>2</sup>,
- Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí – biotop národného významu, na celkovej ploche 1 117 m<sup>2</sup>,
- Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky – biotop národného významu, na celkovej ploche 38 683 m<sup>2</sup>.

Na základe inventarizácie biotopov európskeho a národného významu, bola vyčíslená finančná náhrada za zničené biotopy vo výške 94.753 552,- Sk, t.j. 3.145 241,72 EUR.

V Správe o hodnotení neboli kvantifikované výrubu drevín. Na základe realizovanej inventarizácie drevín rastúcich mimo lesa v trase projektovanej diaľnice D1 v zmysle zákona č. 543/2001 Z.z. bola vyčíslená celková spoločenská hodnota drevín určených na výrub v hodnote 42.846 715,- Sk, čo predstavuje 1.422 250,38 EUR, ktorá bola vyplatená dotknutým obciam.

Zmeny navrhovanej činnosti možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia obcí, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.

Rozhodujúce možné negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo je nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Dodržanie limitných hodnôt zaťaženia hlukom zabezpečí výstavba protihlukových opatrení. Hospodárenie s odpadom z prevádzky diaľnice zabezpečí správca diaľničného úseku v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe.

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.