

# VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

## Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová

### I. ÚČEL PROJEKTU

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba diaľnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová, ktorá nadväzuje na pripravovaný diaľničný úsek stavby D1 Turany - Hubová na západnej strane a už prevádzkovaný úsek diaľnice D1 Ivachnová - Hybe na východnej strane. Úsek D1 Hubová - Ivachnová je kľúčový pre dobudovanie celistvého diaľničného ťahu D1, ktorý tvorí hlavnú cestnú os v smere západ - východ. Výstavbou predmetného úseku sa prepoja významné regióny Slovenskej republiky so silnou koncentráciou sídelných štruktúr, obyvateľstva a jeho aktivít.

V súčasnosti dopravnú obslužnosť v predmetnom území zabezpečuje cesta I/18, po ktorej je vedená diaľková medzinárodná aj vnútroštátna doprava. Cesta I. triedy kapacitne nevyhovuje súčasnému ani výhľadovému dopravnému zaťaženiu.

Cieľom navrhovanej činnosti je výstavba dopravne komfortnej a kapacitnej komunikácie, ktorá po vybudovaní preberie vysoký podiel dopravy zo súbežnej cesty I/18. Odľahčením súbežnej cesty sa výrazne zlepši životné prostredie obyvateľov dotknutých obcí a mesta Ružomberok. Výstavbou diaľnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a skráti sa prepravné časy.

### II. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Začiatok predmetného úseku diaľnice D1 je v križovatke „Hubová“, kde nadväzuje na pripravovaný úsek – stavbu „Diaľnica D1 Turany – Hubová“. Na začiatku úseku je prostredníctvom križovatky „Hubová“ zabezpečené prepojenie diaľnice D1 a cesty I/18. Ďalej trasa križuje rieku Váh, železničnú trať, vedie severným svahom údolia Váhu a obcou Hrboltová. Za touto obcou vchádza trasa diaľnice do tunela „Čebrať“. Diaľnica z tunela vychádza pred mimoúrovňovou križovatkou „Likavka“. V priestore križovatky „Likavka“ diaľnica D1 mimoúrovňovo - nadcestím križuje cestu I/59. Trasa diaľnice D1 pokračuje pod hradom Likavka súbežne s vedeniami VVN, severným obchvatom obcí Martinček a Lisková, v km 12,300 – 12,700 mimoúrovňovo križuje cestu III/018104, železničnú trať a rieku Váh mostným objektom (obj.216-00) a napojí sa na existujúci úsek diaľnice D1 pri Ivachnovej. Diaľnica končí na prevádzkovanom úseku diaľnice D1 Ivachnová – Hybe (v pracovnom staničení 15,275).

V zmysle „Rozsahu hodnotenia“ určenom MŽP SR boli pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie okrem nulového variantu určené :

**Variant V0** – variant pôvodne posúdený z r. 1997 a vyhodnotený z r.2010.

**Variant V1** – variant v *Oznámení o zmene* (nové vedenie tunela), vrátane porovnania vplyvov aktualizovaného pôvodne posúdeného variantu z r. 1997 a vyhodnotenie variantu z r.2010.

**Variant V2** – variant v *Oznámení o zmene* s posunutým západným portálom severnejšie v mieste staničenia v km 2,1, vrátane porovnania vplyvov aktualizovaného pôvodne posúdeného variantu z r. 1997 a vyhodnotenie variantu z r.2010.

Na základe špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia bolo potrebné posúdiť aj vplyv **alternatívneho riešenia** mosta na diaľnici SO 204-00 (na pilieroch a presýpaný most):

alternatíva 1 - dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108m,

alternatíva 2 - most je navrhnutý ako presýpaný, svetlosť podchodného profilu (klenby) 9,5m.

#### Umiestnenie stavby v území

Posudzované varianty navrhovanej stavby sú umiestnené na území Žilinského kraja, v okrese Ružomberok.

Okres Ružomberok – katastrálne územie Švošov, Hubová, Ružomberok (Hrboltová), Likavka, Martinček, Lisková, Ivachnová

#### Termín začatia a ukončenia

Začiatok výstavby: 02/2018

Koniec výstavby : 12/2021

#### Prehľad základných ukazovateľov diaľnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová pre varianty V0, V1 a V2:

	Variant V0	Variant V1	Variant V2
<b>Parametre priestorového vedenia trás</b>			
Dĺžka trasy diaľnice (km)	15,272	14,919	14,914
Dĺžka tunela (m)	STR 2 011,00 JTR 2 026,00	STR 3 646,44 JTR 3 642,69	STR 3 660,22 JTR 3 655,57
Počet mostných objektov spolu	22	19	19

- z toho mosty na D1 do 50 m	4	3	3
- z toho mosty na D1 50 – 100 m	1	3	3
- z toho mosty na D1 nad 100 m	9	6	6
- mosty nad D1 do 50 m	1	1	1
- mosty nad D1 nad 50 m	3	2	2
- ostatné mosty	4	4	4
Objem zemných prác – násyp (m <sup>3</sup> )	1.837 525	1.626 035	1.619 438
Objem zemných prác – výkop (m <sup>3</sup> )	1.649 918	1.774 968	1.773 997
Plocha trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy (ha) - stav pred vyňatím pôdy (DSP)	74,0771	70,7563	70,7562
Plocha trvalého záberu lesnej pôdy (ha) - stav pred vyňatím pôdy (DSP)	9,8362	9,8362	9,8362
Celková dĺžka protihlukových stien (m)	7 177	6 187	6 057
Celková plocha protihlukových stien (m <sup>2</sup> )	24 936,5	22 461,5	22 056,5

### Prehľad parametrov stavebno-technickej náročnosti variantov V0, V1 a V2 v km 1,007-6,069:

Parametre stavebno-technickej náročnosti variantov V0, V1 a V2 v km 1,007-6,069			
Objem zemných prác – násyp (m <sup>3</sup> )	298 355	144 254	137 384
Objem zemných prác – výkop (m <sup>3</sup> )	357 619	154 926	160 540
Objem zemných prác – rúbanina z tunela (m <sup>3</sup> )	388 608	650 000	650 000
Celková dĺžka protihlukových stien (m)	1280	290	160
Celková plocha protihlukových stien (m <sup>2</sup> )	2560	725	400
Plocha trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy (ha) - stav po vyňatí	5,9294	3,3207	3,2206
Plocha trvalého záberu lesnej pôdy (ha) - stav po vyňatí	0,8068	0	0
Spotreba elektrickej energie pri prevádzke tunela (kWh/rok)	2 294 240	4 126 460	4 147 980

### III. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ

V súčasnosti prechádza hlavný dopravný ťah – cesta I/18 v trase, ktorá viac alebo menej atakuje intravilány obcí, ktoré sú zaťažované predovšetkým ťažkou nákladnou dopravou. V prípade, že by sa uvažovaná investícia nerealizovala, zostala by celá dopravná záťaž na doterajšej cestnej sieti, hlavne na ceste I/18 a I/59.

Dopravne preťažená cesta I. triedy I/18 už v súčasnosti nevyhovuje aktuálnym potrebám dopravy a v niektorých úsekoch je kapacitne preťažená. Dopravný ťah sa vyznačuje aj vysokým podielom nákladnej dopravy. Jedným z negatívnych dôsledkov tohto stavu je vysoký počet dopravných nehôd. V prípade nerealizovania investície môžeme do budúcnosti očakávať ešte výraznejšie zahusťovanie dopravy sprevádzané spomaľovaním, kongesciami, kolíziami s chodcami a cyklistami. Dá sa očakávať, že počet dopravných nehôd bude narastať rovnako ako aj ich závažnosť.

Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo dochádza k priamemu negatívnemu vplyvu hluku a zvýšenej koncentrácii látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy. Ako stresový faktor bude pôsobiť cesta I/18 svojím bariérovým účinkom. Pri predpokladanej intenzite dopravy budú vplyvy dopravy narastať, pričom ale bude veľmi ťažko a finančne náročné v zastavanom území riešiť nejaké protiopatrenia.

### IV. PREHĽAD PRAVDEPODOBNOTI VÝZNAMNÉHO NEGATÍVNEHO VPLYVU NA PREDMETY OCHRANY ÚZEMÍ SÚSTAVY NATURA 2000

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu bola identifikovaná v súvislosti s alternatívnym riešením mosta na diaľnici D1, stavebný objekt SO 204-00 (na pilieroch a presypaný most) pri variantoch V1 a V2.

alternatíva 1 - dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108m,

alternatíva 2 - most je navrhnutý ako presypaný, svetlosť podchodného profilu (klenby) 9,5m.

Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia Natura 200 (SOS/BirdLife Slovensko 2017) identifikovalo pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantných riešení nasledovne:

**Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V1 alternatíva 2 na predmety ochrany území sústavy Natura 2000:**

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Veľká Fatra	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	<i>Ursus arctos</i>

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Choč	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	<i>Ursus arctos</i>

**Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V2 alternatíva 2 na predmety ochrany území sústavy Natura 2000:**

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Veľká Fatra	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	<i>Ursus arctos</i>

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Choč	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	<i>Ursus arctos</i>

## V. 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 dotknutej obce s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo dotknutého územia. Citlivou oblasťou sú majetkové ujmy dotknutého obyvateľstva. Zmiernenie tohto vplyvu je možné len adekvátnou kompenzáciou strát zodpovedajúcou požiadavkám obyvateľov v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov).

### **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. Súčasťou správy o hodnotení je aj primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 na Slovensku, v zmysle článkov 6.3 a 6.4 smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS. Na základe výsledkov primeraného hodnotenia bude potrebné realizovať zmiernujúce opatrenia.

## VI. VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Jednotlivé variantné riešenia diaľnice D1 boli hodnotené v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, pričom sa zohľadnili kritéria vplyvov na obyvateľstvo a urbanizované prostredie a kritéria vplyvov na prírodné prostredie. Vzhľadom na interdisciplinárnosť problematiky posudzovania, sa na vypracovaní správy o hodnotení podieľali špecialisti viacerých odborov.

Poradie variantných riešení podľa výsledkov multikriteriálneho hodnotenia:

1. variant V2 alt.1
2. variant V1 alt.1
3. variant V2 alt.2
4. variant V1 alt.2
5. variant V0

### ***Prehľad najvýznamnejších pozitívnych a negatívnych ukazovateľov a vplyvov jednotlivých variantov:***

#### **POZITÍVA**

##### ***variant V2 alt.1***

- riešenie s maximálne možným odstupom diaľnice od obytnej zóny, zohľadňujúce požiadavku obyvateľov Hrboltovej,
- najlepšie riešenie z pohľadu hlukovej a imisnej záťaže,
- najlepšie riešenie z pohľadu vizuálnej a fyzickej bariéry obyvateľstva,
- prijateľné riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000,
- navrhovaná trasa je vedená mimo vysoko až extrémne rizikového zosuvného územia nad Hrboltovou,
- realizáciou technických a technologických opatrení počas razenia tunela sa očakáva významne pozitívny vplyv na režim podzemných a povrchových vôd oproti variantu V0,
- priaznivé hodnotenie z pohľadu vplyvu na krajinu,
- najkratšia dĺžka trasy diaľnice D1,

##### ***variant V1 alt.1***

- priaznivé hodnotenie z pohľadu vplyvu na krajinu,
- prijateľné riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000,
- navrhovaná trasa je vedená mimo vysoko až extrémne rizikového zosuvného územia nad Hrboltovou,
- realizáciou technických a technologických opatrení počas razenia tunela sa očakáva významne pozitívny vplyv na režim podzemných a povrchových vôd oproti variantu V0,

##### ***variant V2 alt.2***

- riešenie s maximálne možným odstupom diaľnice od obytnej zóny, zohľadňujúce požiadavku obyvateľov Hrboltovej,
- najlepšie riešenie z pohľadu hlukovej a imisnej záťaže,
- navrhovaná trasa je vedená mimo vysoko až extrémne rizikového zosuvného územia nad Hrboltovou,
- realizáciou technických a technologických opatrení počas razenia tunela sa očakáva významne pozitívny vplyv na režim podzemných a povrchových vôd oproti variantu V0,
- najkratšia dĺžka trasy diaľnice D1,

##### ***variant V1 alt.2***

- navrhovaná trasa je vedená mimo vysoko až extrémne rizikového zosuvného územia nad Hrboltovou,
- realizáciou technických a technologických opatrení počas razenia tunela sa očakáva významne pozitívny vplyv na režim podzemných a povrchových vôd oproti variantu V0,

##### ***variant V0***

- najkratšia dĺžka tunela Čebrať,
- najnižší objem rúbaniny z tunela,
- najnižšia energetická náročnosť prevádzky tunela,

## NEGATÍVA

### **variant V2 alt.1**

- asanáciu posledného rodinného domu č. 270/8,
- navyššia energetická náročnosť prevádzky tunela,

### **variant V1 alt.1**

- väčšia hluková a imisná záťaž okrajovej časti Hrboltovej v porovnaní s variantom V2,

### **variant V2 alt.2**

- asanáciu posledného rodinného domu č. 270/8,
- najvyššia energetická náročnosť prevádzky tunela,
- významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra,

### **variant V1 alt.2**

- významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra,
- väčšia hluková a imisná záťaž okrajovej časti Hrboltovej v porovnaní s V2,

### **variant V0**

- extrémne náročné geologické a hydrogeologické pomery, riziko technickej uskutočniteľnosti,
- najhoršie riešenie z pohľadu vizuálnej a fyzickej bariéry obyvateľov Hrboltovej,
- najvyššia miera hlukovej a imisnej záťaže obyvateľov Hrboltovej,
- zatienenie obytného objektu rodinného domu Záskanie č.6 v Hrboltovej,
- riziko významného negatívneho vplyvu na podzemné vody a tým aj lesné a lúčne biotopy dotknutého územia, ako aj na zdroje podzemných vôd,
- najväčší záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy

Závery multikriteriálneho hodnotenia potvrdili, že **optimálnym riešením je variant V2** s mostom 204-00 v **alternatíve 1**. Toto riešenie si síce vyžiada asanáciu jedného rodinného domu (vlastník vyslovil súhlas s týmto riešením), ale je najďalej situovaný od zastavaného územia Hrboltovej, čím sa zníži nepriaznivý vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D1 na obyvateľov v dotknutom území. Miera vplyvov na prírodné prostredie je na základe výsledkov prieskumných a monitorovacích prác akceptovateľná.

Variant V0 získal v porovnaní s variantmi V1a V2 najhoršie skóre a predstavuje riešenie s najhorším vplyvom na prírodné prostredie a životné prostredie obyvateľov.

## **VI. ZÁVER**

Úlohou navrhovanej činnosti bude zabezpečiť kvalitné a kapacitné dopravné spojenie v území, kadiaľ vedú dôležité tranzitné ťahy. Najväčším problémom existujúcej cestnej siete je, že vedenie cesty s tranzitnou dopravou zastavaným územím sídel, čo nie je priaznivé pre životné prostredie, ale nie je to priaznivé ani pre samotnú dopravu. Súčasná cestná sieť prináša so sebou negatívne dôsledky pre dopravu, ako zvýšenie energetických a časových strát, zvýšenú nehodovosť, zvýšené zaťaženie životného prostredia a pod. Negatíva sa budú s rastúcim dopravným zaťažením v budúcnosti zhoršovať. Navrhované variantné riešenie diaľnice D1 poskytne lepšie kvalitatívne parametre.

Začiatok úseku diaľnice D1 v križovatke Hubová nadväzuje na plánovaný úsek D1 Turany – Hubová a napojí sa vybudovanú diaľnicu pri Ivachnovej. Dobudovaním týchto úsekov sa vytvorí kompletne diaľničné prepojenie na severe Slovenska.

Odklonením dopravy mimo intravilány sídel, spolu s navrhnutými opatreniami, sa významne zníži počet obyvateľov, ktorí sú v súčasnosti vystavení negatívnym účinkom hluku a exhalátov. Zároveň stavba prinesie bezpečnosť a plynulosť dopravy, ekonomické úspory času a pohonných hmôt, zvýšenie atraktivity dotknutého územia a zvýšenie ponuky pracovných príležitostí počas výstavby.

**Na základe výsledkov hodnotenia správa o hodnotení odporúča s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice D1 v úseku Hubová - Ivachnová na životné prostredie, realizovať trasu vo variante V2 v alternatíve 1 - objekt 204-00 – mostný objekt na pilieroch.**

Komplexom opatrení technického a biologického charakteru je nevyhnutné riešiť zníženie, resp. zmiernenie negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia.