

C.X VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

C.X.1 Základné informácie o zámere

Názov

Diaľnica D1 Turany - Hubová

Účel

Diaľnica D1 v úseku Turany – Hubová je súčasťou diaľničného ťahu D1 štátna hranica ČR/SR – Trenčín – Žilina – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina. Hlavný dopravný a urbanistický koridor osi Bratislava – Trnava - Trenčín – Žilina – Ružomberok – Poprad – Prešov – Košice je v celej svojej dĺžke súčasťou vetvy „A“ transeurópskeho dopravného koridoru č. V. Trasa diaľnice D1 v navrhovaných variantoch je dlhodobou stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii Žilinského kraja.

Účelom 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 zlepší životné prostredie obyvateľov dotknutých obcí. Výstavbou diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a skráti sa prepravné časy.

Výstavbou predmetného úseku sa prepoja významné regióny Slovenskej republiky so silnou koncentráciou sídelných štruktúr, obyvateľstva a jeho aktivít.

Umiestnenie stavby v území

Posudzované varianty navrhovanej činnosti sú umiestnené na území Žilinského kraja, v okresoch Martin, Dolný Kubín a Ružomberok.

Okres Martin – katastrálne územie Turany, Krpeľany, Ratkovo, Šútovo,

Okres Dolný Kubín – katastrálne územie Kralovany,

Okres Ružomberok – katastrálne územie Stankovany, Švošov, Hubová,

Zdôvodnenie stavby

Dôvodom umiestnenia navrhovanej činnosti v danej lokalite je odklonenie dopravy mimo zastavané územia obcí, odstránenie úsekov s nevyhovujúcimi technickými parametrami, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia obyvateľstva v dotknutých sídlach. Poloha variantných riešení diaľnice je určená morfológiou terénu, dopravnými požiadavkami v napojení na existujúci komunikačný systém a zástavbu a požiadavkami územno-plánovacích dokumentácií.

Termín začatia a ukončenia

Podľa aktualizovaného harmonogramu investičnej prípravy jednotlivých stavieb, priebehu projektovej prípravy a jej schvaľovania, ako aj postupu výstavby sa uvažuje s termínmi:

Začiatok výstavby úseku diaľnice : 2019 (variant V1 tzv. úžinový; variant V1o - tzv. variant V1 s odklonom; variant V1or s odklonom pri rašelinisku)
: 2021 (variant V2 tzv. Korbefka)

Ukončenie výstavby úseku diaľnice : 2023 (variant V1 tzv. úžinový; variant V1o - tzv. variant V1 s odklonom; variant V1or s odklonom pri rašelinisku)
2026 (variant V2 tzv. Korbefka)

Varianty diaľnice D1 a stručný opis technického a technologického riešenia

V zmysle „Rozsahu hodnotenia“ určenom MŽP SR - odborom posudzovania vplyvov zo dňa 10. septembra 2015, boli pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie okrem nulového variantu určené :

tri varianty povrchové variant V1, variant V1 s odklonom (V1o), V1or (odklon pri Rojkovskom rašelinisku) a variant V2 tunelový (Korbefka).

Prehľad základných ukazovateľov diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová pre varianty V1, V1o, V1or a V2 (alt.1 ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m) podľa podkladov z Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 06/2014) a doplnku Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 06/2016) uvádza nasledovná tabuľka:

Tab.č.98

Parametre	Variant V1	Variant V1o	Variant V1or	Variant V2 alt.1 ekodukty 100m / alt.2 ekodukty 250m
Parametre priestorového vedenia trás				
Stavebná dĺžka trasy diaľnice (km)	13,516	13,296	13,152	13,534 / 13,534
Jazdná dĺžka trasy (od začiatku variantu V2)	16,485	16,240	16,121	13,534 / 13,534
Súčiniteľ rozvinutia trasy (km)	10,9704	10,9704	10,9704	12,1251 / 12,1251
Plynulosť smerového vedenia trasy (km)	3,68	1,66	1,33	2,16 / 2,16
Dĺžka úsekov s prídavným pruhom v stúpaní (km)	2,45024	1,2	1,2	0 / 0
Dĺžka úsekov diaľnice so zníženou jazdnou rýchlosťou (%)	33,6	38,2	34,3	64 / 64
Výškové rozdiely nivelety trasy (m)	49,076	50,475	73,714	80,861 / 80,861
Parametre stavebno-technickej náročnosti				
Objem zemných prác – násyp (m ³)	1 030 787	992 214	745 096	1 206 632 / 1 206 632
Objem zemných prác – výkop (m ³)	528 601	408 109	432 415	88 727 / 88 727
Objem zemných prác – rúbanina z tunela (m ³)	970 332	1 100 635	978 392	1 853 277 / 1 853 277
Objem prebytočnej zeminy/rúbaniny – uloženie na depónii (m ³)	468 146	516 530	665 711	785 227 / 785 227
Oporné, zárubné a obkladové múry (m ²)	28 681	33 369	29 155	3 845 / 3 845
Počet tunelov (ks)	2	3	3	2 / 2
Dĺžka tunelov (km)	4,542	5,074	4,5035	8,659 / 8,659
Počet mostných objektov spolu	27	24	24	10 / 10
- z toho mosty na D1 do 50 m	3	3	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 50 – 100 m	1	1	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 nad 100 m	13	13	4	4 / 4
- mosty nad D1 do 50 m	5	4	1	1 / 1
- mosty nad D1 nad 50 m	0	0	0	0 / 0
- ostatné mosty	4	3	5	5 / 5
Pôdorysná plocha mostov (m ²)	131 630	112 223	141 657	47 818 / 61 682
Kolizia so zámermi iných investorov (m ²)	2	2	2	2 / 2
Preložky a úpravy inžinierskych sietí (km)	48,955	47,421	37,596	31,729 / 31,729
Celková plocha protihlukových stien (m ²)	10 808	10 995	11 253	2 318 / 2 318
Časová náročnosť prípravy a realizácie stavby (mesiace)	44	44	44	66 / 66

žiadosti ústredného orgánu štátnej správy, do pôsobnosti ktorého schvaľovaný plán alebo povoľovaný projekt patrí. Súčasťou žiadosti je informácia o rozsahu, lokalizácii navrhovaných kompenzačných opatrení a výške finančných prostriedkov potrebných na ich realizáciu a stanovisko ministerstva k rozsahu a lokalizácii navrhovaných opatrení uvedených v informácii; informáciu vyhotovuje navrhovateľ a stanovisko vydáva ministerstvo na základe žiadosti navrhovateľa.

C.IX ZOZNAM PRÍLOH SPRÁVY O HODNOTENÍ

- 1.1. Mapa súčasného stavu (V1, V1o, V1or), km 0,000 – 2,000
- 1.2. Mapa súčasného stavu (V1, V1o, V1or), km 2,000 – 8,500
- 1.3. Mapa súčasného stavu (V1, V1o, V1or, V2), km 8,500 – 13,500
- 1.4. Mapa súčasného stavu (V2), km 0,000 – 8,500
- 1.5. Mapa vplyvov a opatrení
- 1.6. Pozdĺžny profil variantu V1
- 1.7. Pozdĺžny profil variantu V1o
- 1.8. Pozdĺžny profil variantu V1or
- 1.9. Pozdĺžny profil variantu V2 s alternatívnymi riešeniami

C.X VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

C.X.1 Základné informácie o zámere

Názov

Diaľnica D1 Turany - Hubová

Účel

Diaľnica D1 v úseku Turany – Hubová je súčasťou diaľničného ťahu D1 štátna hranica ČR/SR – Trenčín – Žilina – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina. Hlavný dopravný a urbanistický koridor osi Bratislava – Trnava - Trenčín – Žilina – Ružomberok – Poprad – Prešov – Košice je v celej svojej dĺžke súčasťou vetvy „A“ transeurópskeho dopravného koridoru č. V. Trasa diaľnice D1 v navrhovaných variantoch je dlhodobo stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii Žilinského kraja.

Účelom 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. Výstavbou diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a skráti sa prepravné časy.

Výstavbou predmetného úseku sa prepoja významné regióny Slovenskej republiky so silnou koncentráciou sídelných štruktúr, obyvateľstva a jeho aktivít.

Umiestnenie stavby v území

Posudzované varianty navrhovanej činnosti sú umiestnené na území Žilinského kraja, v okresoch Martin, Dolný Kubín a Ružomberok.

Okres Martin – katastrálne územie Turany, Krpeľany, Ratkovo, Šútovo,

Okres Dolný Kubín – katastrálne územie Kraľovany,

Okres Ružomberok – katastrálne územie Stankovany, Švošov, Hubová,

Zdôvodnenie stavby

Dôvodom umiestnenia navrhovanej činnosti v danej lokalite je odklonenie dopravy mimo zastavané územia obcí, odstránenie úsekov s nevyhovujúcimi technickými parametrami, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia obyvateľstva v dotknutých sídlach. Poloha variantných riešení diaľnice je určená morfológiou terénu, dopravnými požiadavkami v napojení na existujúci komunikačný systém a zástavbu a požiadavkami územno-plánovacích dokumentácií.

Termín začatia a ukončenia

Podľa aktualizovaného harmonogramu investičnej prípravy jednotlivých stavieb, priebehu projektovej prípravy a jej schvaľovania, ako aj postupu výstavby sa uvažuje s termínmi:

Začiatok výstavby úseku diaľnice : 2019 (variant V1 tzv. úžinový; variant V1o - tzv. variant V1 s odklonom; variant V1or s odklonom pri rašelinisku)
: 2021 (variant V2 tzv. Korbeľka)

Ukončenie výstavby úseku diaľnice : 2023 (variant V1 tzv. úžinový; variant V1o - tzv. variant V1 s odklonom; variant V1or s odklonom pri rašelinisku)
2026 (variant V2 tzv. Korbefka)

Varianty diaľnice D1 a stručný opis technického a technologického riešenia

V zmysle „Rozsahu hodnotenia“ určenom MŽP SR - odborom posudzovania vplyvov zo dňa 10. septembra 2015, boli pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie okrem nulového variantu určené :

tri varianty povrchové variant V1, variant V1 s odklonom (V1o), V1or (odklon pri Rojkovskom rašelinisku) a variant V2 tunelový (Korbefka).

Prehľad základných ukazovateľov diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová pre varianty V1, V1o, V1or a V2 (alt.1 ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m) podľa podkladov z Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 06/2014) a doplnku Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 06/2016) uvádza nasledovná tabuľka:

Tab.č.98

Parametre	Variant V1	Variant V1o	Variant V1or	Variant V2 alt.1 ekodukty 100m / alt.2 ekodukty 250m
Parametre priestorového vedenia trás				
Stavebná dĺžka trasy diaľnice (km)	13,516	13,296	13,152	13,534 / 13,534
Jazdná dĺžka trasy (od začiatku variantu V2)	16,485	16,240	16,121	13,534 / 13,534
Súčiniteľ rozvinutia trasy (km)	10,9704	10,9704	10,9704	12,1251 / 12,1251
Plynulosť smerového vedenia trasy (km)	3,68	1,66	1,33	2,16 / 2,16
Dĺžka úsekov s prídavným pruhom v stúpaní (km)	2,45024	1,2	1,2	0 / 0
Dĺžka úsekov diaľnice so zníženou jazdnou rýchlosťou (%)	33,6	38,2	34,3	64 / 64
Výškové rozdiely nivelety trasy (m)	49,076	50,475	73,714	80,861 / 80,861
Parametre stavebno-technickej náročnosti				
Objem zemných prác – násyp (m ³)	1 030 787	992 214	745 096	1 206 632 / 1 206 632
Objem zemných prác – výkop (m ³)	528 601	408 109	432 415	88 727 / 88 727
Objem zemných prác – rúbanina z tunela (m ³)	970 332	1 100 635	978 392	1 853 277 / 1 853 277
Objem prebytočnej zeminy/rúbaniny – uloženie na depónii (m ³)	468 146	516 530	665 711	785 227 / 785 227
Oporné, zárubné a obkladové múry (m ²)	28 681	33 369	29 155	3 845 / 3 845
Počet tunelov (ks)	2	3	3	2 / 2
Dĺžka tunelov (km)	4,542	5,074	4,5035	8,659 / 8,659
Počet mostných objektov spolu	27	24	24	10 / 10
- z toho mosty na D1 do 50 m	3	3	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 50 – 100 m	1	1	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 nad 100 m	13	13	4	4 / 4
- mosty nad D1 do 50 m	5	4	1	1 / 1
- mosty nad D1 nad 50 m	0	0	0	0 / 0
- ostatné mosty	4	3	5	5 / 5
Pôdorysná plocha mostov (m ²)	131 630	112 223	141 657	47 818 / 61 682
Kolízia so zámermi iných investorov (m ²)	2	2	2	2 / 2
Preložky a úpravy inžinierskych sietí (km)	48,955	47,421	37,596	31,729 / 31,729
Celková plocha protiľukových stien (m ²)	10 808	10 995	11 253	2 318 / 2 318
Časová náročnosť prípravy a realizácie stavby (mesiace)	44	44	44	66 / 66

Parametre dopravnej obslužnosti územia				
Dopravná prístupnosť územia diaľnice (pomer obyvateľov)	19,0	19,0	24,2	24,2 / 24,2
Moment dopravného zaťaženia diaľnice(km)	28998	28998	26740	26 936 / 26 936
Moment vplyvu odľahčenia jestvujúcej cestnej siete po vybudovaní diaľnice (km)	93661	93661	86107	86 107 / 86 107
Parametre ekologických kritérií				
Plocha trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy (ha) –pred vyňatím	40,68	39,54	33,44	39,95 / 45,78
Plocha trvalého záberu lesnej pôdy (ha) – pred vyňatím	18,16	14,69	16,52	3,19 / 3,19
Kolízia s chráneným územím (km)	4,709	4,476	4,106	0,216 / 0,216
Zásah do ochranného pásma vodárenských zdrojov (km)	2,7096	2,7689	3,3526	8,9658 / 8,9658
Križenie vodných tokov a ich úpravy (zásah do brehových porastov v km)	2,373	1,899	1,509	0,788 / 0,788
Energetická náročnosť stavby (kWh)	5 143 360	5 752 955	5 051 685	9 805 451 / 9 805 451
Parametre ekonomických kritérií				
Celkové náklady stavby bez DPH (tis €)	755 379	737 575	773 547	877 765 / 901 266
Prevádzkové náklady na opravu a údržbu (tis €)	116 831	119 840	108 454	179 055 / 179 055
Prevádzkové úspory užívateľov stavby (tis €)	591 332	596 068	580 646	597 056 / 597 056
IRR (%)	6,66	6,91	6,53	6,46 / 6,31

Pri údajoch o investičných nákladoch stavby je potrebné zdôrazniť, že zahrňujú:

Varianty V1, V1o, V1or

- už vynaložené náklady na výkup pôdy + vykonané prípravné práce (odhumusovanie, výruby drevín, vybudované prístupové cesty a stavebné dvory),
- už vynaložené náklady za spoločenskú hodnotu vyrúbaných drevín a za likvidáciu biotopov,

Variant V2

- náklady na rekultiváciu úsekov variantov V1, V1o a V1or.

Varianty diaľnice D1 a prehľad pravdepodobnosti významného negatívneho vplyvu na predmety ochrany území sústavy Natura 2000

Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia Natura 200 (ŠOP SR 2016) identifikovalo pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantných riešení nasledovne:

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V1 na predmety ochrany území sústavy Natura 2000

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Veľká Fatra	Prírodné dystrofné stojaté vody	3160
	Prechodné rašeliniská a trasoviská	7140
	Slatiny s vysokým obsahom báz	7230
	pimprlík mokračový	<i>Vertigo angustior</i>
	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	<i>*Ursus arctos</i>

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V1o na predmety ochrany území sústavy Natura 2000

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Veľká Fatra	Prirodzené dystrofné stojaté vody	3160
	Prechodné rašeliniská a trasoviská	7140
	Slatiny s vysokým obsahom báz	7230
	pimprlík mokraďový	<i>Vertigo angustior</i>
	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	* <i>Ursus arctos</i>
ÚEV Malá Fatra	Nesprístupnené jaskynné útvary	8310

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V1or na predmety ochrany území sústavy Natura 2000

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
ÚEV Veľká Fatra	Lipovo-javorové sutinové lesy	9180*
	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	* <i>Ursus arctos</i>
ÚEV Malá Fatra	Nesprístupnené jaskynné útvary	8310

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V2, alt.1 ekodukty 100m, alt. 1 SSÚD Turany 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>
ÚEV Malá Fatra	rys ostrovid	<i>Lynx lynx</i>
	medveď hnedý	* <i>Ursus arctos</i>

Pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu variantu V2, alt. 2 ekodukty 250m, alt. 2 SSÚD Švošov na predmety ochrany území sústavy Natura 2000.

názov územia	slovenský názov biotopu / druhu	latinský názov druhu / kód biotopu
-	-	-

V zmysle ods. 2 §28 Zákona 543/2002 o ochrane prírody v znení neskorších predpisov, ktorým je implementovaná Smernica rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Smernica EK o biotopoch), každý projekt podlieha hodnoteniu jeho vplyvov na európsku sústavu chránených území (Natura 2000) z hľadiska cieľov jeho ochrany. Vzhľadom na to, že hodnotením vplyvu na územia Natura 2000 boli preukázané u variantov V1, V1o, V1or a V2 alt.1 ekodukty 100m a alt.1 SSÚD Turany významne negatívne vplyvy na integritu území je potrebné postupovať podľa ods. 6 – 11 §28 Zákona 543/2002.

Ak by neexistovalo alternatívne technické riešenie, ktoré by nemalo významne negatívny vplyv na integritu území Natura 2000 (v tomto prípade však alternatívne technické riešenie existuje – variant V2, alt.2 ekodukty 250m a alt.2 SSÚD Švošov), bolo by potrebné spracovať *Návrh kompenzačných opatrení* a získať podporu pre realizáciu týchto opatrení zo strany všetkých dotknutých subjektov z pohľadu posudzovacieho a povoľovacieho procesu a zároveň zainteresovanej verejnosti. Tieto kompenzačné opatrenia majú za úlohu zlepšiť podmienky pre druhy, ktoré sú významne negatívne ovplyvnené pripravovanou výstavbou diaľnice.

C.X.2 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 technicko-ekonomické kritéria, dopravné kritéria, 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. Ďalší prevažne nezávislí experti (SAV, PrF UK Bratislava) sa zúčastnili na priradovaní významových váh jednotlivých kritérií. Pre výber optimálneho variantu bola použitá multikriteriálna analýza na princípoch **metodiky AECOTEM** (Aesthetic, Economic and Environmental Impact Assessment of Trans-European Motorway, 1987). Hodnotenie variantných riešení bolo vykonané podľa zvolených kritérií rozdelených do piatich skupín:

- technicko-ekonomické kritéria
- dopravné kritéria
- kritéria vplyvov na obyvateľstvo
- kritéria hodnotenia vplyvov na urbanizované prostredie
- kritéria hodnotenia vplyvov na prírodné prostredie

V jednotlivých skupinách bolo na základe multikriteriálneho hodnotenia stanovené nasledovné poradie vhodnosti variantov:

technicko-ekonomické kritériá:	variant V1o variant V1or variant V2 alt.1 ekodukty 100m variant V2 alt.2 ekodukty 250m variant V1
dopravné kritériá	variant V1 variant V1o variant V1or variant V2 alt.1ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m
kritériá vplyvov na obyvateľstvo	variant V2 alt.1ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m variant V1 variant V1o variant V1or
kritériá hodnotenia vplyvov na urbanizované prostredie	variant V2 alt.1ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m variant V1or variant V1o variant V1
kritériá hodnotenia vplyvov na prírodné prostredie	variant V2 alt.1ekodukty 100m a alt.2 ekodukty 250m variant V1o variant V1or variant V1
Poradie variantných riešení podľa všetkých kritérií:	1. variant V2 alt.1 ekodukty 100m 59,07 2. variant V2 alt.2 ekodukty 250m 58,93 3. variant V1o 48,84 4. variant V1or 48,28 5. variant V1 45,15

Ako vyplýva z uvedeného prehľadu, odlišnosti v smerovom vedení trasy a s tým spojené rozdiely v technickom riešení (dĺžka tunelov, umiestnenie križovatiek, rozsah protihlukových opatrení, počet mostných objektov a pod.) sa prejavili v rozdielnosti potenciálnych vplyvov v kritériálnych skupinách.

Varianty V1, Vo a V1or najvýraznejšie znevýhodňuje skutočnosť, že pretínajú kontaktnú zónu 6-tich území európskeho významu (ÚEV) a križovatku viacerých biokoridorov územného systému ekologickej stability vrátane 2 nadregionálne významných s takými kvalitami, aké sa doteraz nikde inde na trase diaľnice D1 nepreukázali. Trasa diaľnice D1 Turany-Hubová vo variantoch V1, V1o a V1or by zasiahla do biotopov medveďa hnedého a rysa ostrovida resp. i vlka na severných svahoch Kopy v dĺžke asi 2,5 km od premostenia Váhu pri Kraľovianskom meandri po sútok Oravy a Váhu. Ide o funkčne veľmi dôležité a kvalitné biotopy, donedávna bezcestné (roadless area – Selva a kol. 2011), kde prebiehajú aj najcitlivejšie fázy životného cyklu uvedených druhov vrátane vyváždzania mláďat, čo tento priestor kvalifikuje na významné jadrové územie. V súčasnosti ide

o nezastavané územie bez dopravných stavieb, bez rizika kolízií, s dostupnou potravou, prístupom k vode, s dostupnými úkrytmi a vhodnou štruktúrou biotopov.

Bodový rozdiel v multikriteriálnom hodnotení medzi variantom V2 alt.1 ekodukty 100m a V2 alt.2 ekodukty 250m je 0,14 bodu, čo predstavuje minimálny rozdiel. Tento rozdiel spôsobilo navýšenie investičných nákladov na rozšírenie ekoduktov, zníženie indexu IRR (efektívnosť investície) a zväčšenie trvalého záberu omej pôdy.

Rozhodujúcim faktorom pre výber optimálneho variantu medzi medzi V2 alt.1 ekodukty 100m a V2 alt.2 ekodukty 250m je tá skutočnosť, že v *Primeranom posúdení vplyvov diaľnice D1 Turany – Hubová na územia sústavy Natura 2000 (ŠOP SR 2016)* bol variant V2 alternatíva 2 s ekoduktami objekt 202-00 - ekodukt nad diaľnicou D1 šírky 250m a objekt 216-02 - ekodukt nad cestou I/18 dĺžky 250m vyhodnotený ako riešenie, pri ktorom nebol identifikovaný **žiadny významný negatívny vplyv**. Širšie ekodukty vytvoria v dotknutom území vhodné podmienky pre migráciu medveďa hnedého a rysa ostrovida v migračnom koridore medzi Malou a Veľkou Fatrou.

Podľa výsledkov multikriteriálneho hodnotenia a výsledkov „Primerané posúdenie vplyvov diaľnice D1 Turany – Hubová na územia sústavy Natura 2000 (ŠOP SR 2016), variant V2:

- alt.2 ekodukty 250m,

- alt.2 SSÚD Švošov,

- alt.1 vetranie cez vetraciu šachtu, alebo alt.2 odsávanie zo západného portálu tunela,

- alt.2 niveleta tunela Korbeľka nad hladinou podzemnej vody

predstavuje optimálne riešenie.

Analýza najvýznamnejších vplyvov variantu V2 s alt.2 ekodukty 250m, alt.2 SSÚD Švošov, alt.1 vetranie cez vetraciu šachtu alebo alt.2 odsávanie zo západného portálu tunela a alt.2 niveleta tunela Korbeľka nad hladinou podzemnej vody:

Pozitíva

- expozícia obytného prostredia dopravným hlukom je v porovnaní s ostatnými variantami najnižšia,
- najšetnejšie riešenie z pohľadu vplyvu na chránené územia, biotopy a krajinu,
- najlepšie hodnotenie z pohľadu pravdepodobnosti významného negatívneho vplyvu na predmet ochrany sústavy Natura 2000,
- rentabilné riešenie s najvyššími úsporami prevádzkových nákladov vozidiel,
- technické riešenie s najlepšimi smerovými a výškovými prvkami,
- najmenší záber LPF a najlepšie hodnotenie z pohľadu vplyvu na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo,
- najnižšia miera kumulatívneho vplyvu,
- najmenší zásah do povrchových vodných tokov,
- najlepšie hodnotenie pri vplyvoch na horninové prostredie
- výrazné zlepšenie z pohľadu drenáže na VZ Teplica/Teplička a VZ Fatra, uľahčenie a zlacnenie raziacich prác.

Negatíva

Vplyv na dopravné pomery: absencia križovatky Kráľovany dáva predpoklad menej vhodného obsluženia príslušného územia, v tomto prípade Dolnej Oravy, predovšetkým Kraľovian, Párnice, Zázrivej, Istebného až po Dolný Kubín. Taktiež pre prípad dopravnej nehody, výkonu údržby, alebo iných neštandardných prevádzkových stavov diaľnice je menej výhodný, keďže má menej možností výjazdov, resp. nájazdov na diaľnicu,

Vplyvy na podzemné vody výstavbou tunela Korbeľka (Kuvík 2016) sa pravdepodobne prejavajú:

- vodný zdroj Korbeľka – predpokladá sa úplný zánik alebo zníženie výdatnosti vodného zdroja,
- vodný zdroj Kraľovany – predpokladá sa významný vplyv na výdatnosť vodného zdroja s rizikom jeho čiastočného alebo úplného zániku za predpokladu, že sa nebudú počas razenia realizovať opatrenia na zníženie drenážneho účinku tunela. V prípade použitia vhodných opatrení je možné vplyv na vodný zdroj kompenzovať.
- vodný zdroj Fatra – predpokladá sa mierne ovplyvnenie výdatnosti vodného zdroja, za predpokladu, že sa nebudú počas razenia realizovať opatrenia na zníženie drenážneho účinku tunela. V prípade použitia opatrení je možné vplyv úplne kompenzovať.
- vodný zdroj Rojkov – predpokladá sa len mierne ovplyvnenie výdatnosti vodného zdroja za predpokladu, že sa nebudú počas razenia realizovať opatrenia na zníženie drenážneho účinku tunela. V prípade použitia opatrení je možné vplyv úplne kompenzovať.

- vodný zdroj Teplica/Teplička – na základe orientačného IGHP sa nepredpokladá vplyv na výdatnosť alebo kvalitu vodného zdroja, alebo len minimálny vplyv.

Vplyvy na obyvateľstvo:

- aj pri dodržaní prípustných limitov hluku dôjde k miernemu zhoršeniu hlukovej situácie v obciach Nolčovo a Krpeľany z dôvodov priblíženia sa diaľnice. V týchto obciach bude 33 najbližších obytných objektov ovplyvnených v najnižšom pásme preukázaných nepriaznivých účinkov hluku 40-45 dB s prejavom vnímanej zhoršenej kvality spánku a pocitu obťažovania. Prípustné hodnoty (PH) hluku v zmysle platnej legislatívy však prekročené nebudú.

Vplyvy na predmety ochrany území sústavy Natura 2000:

Pri variante V2 (alt.2 ekodukty 250m, alt.2 SSÚD Švošov a alt.1 vetranie cez vetraciu šachtu alebo alt.2 odsávanie zo západného portálu tunela) nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na predmet ochrany území sústavy Natura 2000.

Prehľadná tabuľka identifikovaných vplyvov

Tab.č. 99

Identifikovaný vplyv	Variant V1	Variant V1o	Variant V1or	V2 alt.1 ekodukty 100m	V2 alt.2 ekodukty 250m
Vplyv na bezpečnosť trasy vyplývajúca z hodnoty rizika obetí v tuneloch (dĺžka tunelových úsekov)	4,542	5,074	4,5035	8,659	8,659
Vplyv na dopravu (hodnota dopravného zaťaženia) počet skut. vozidiel/24 h v profile v r.2040	30 713	30 713	26 936	26 936	26 936
Vplyv na plynulosť dopravy (dĺžka úsekov diaľnice so zníženou jazdnou rýchlosťou v %)	33,6	38,2	34,3	64	64
Vplyv vizuálnej a fyzickej bariéry na obyvateľstvo (počet ovplyvnených sídel)	4	4	4	2	2
Vplyv hluku na obyvateľstvo (plocha protihlukových stien m ²)	11 253	10 792,5	11 833	2 317,5	2 317,5
Vplyv na obyvateľov zaťažených podlimitným hlukom (počet domov)	18	25	28	34	34
Vplyv na obyvateľov - zatienie obytných domov v osade Rieka (počet domov)	0	3	3	0	0
Vplyv na poľnohospodárstvo (trvalý záber poľnohospodárskej pôdy v ha)	40,68	39,54	33,44	39,95	45,78
Vplyv na lesné hospodárstvo (trvalý záber lesnej pôdy v ha)	18,16	14,69	16,52	3,19	3,19
Kumulatívne vplyvy –dĺžka úsekov s potenciálnym kumulatívnym vplyvom (km)	4,877	4,555	4,206	4,542	4,542
Vplyvy na stabilitu horninového prostredia (úseky trasy s vysokým geologickým rizikom v km)	5,704	5,045	6,104	4,515	4,515
Vplyvy na povrchové vody - zásah do povrchových tokov (km)	2,373	1,899	1,899	0,788	0,788
Vplyvy na podzemné vody - potenciálny zásah do zdrojov podzemných vôd (km)	2,7096	2,7689	3,3526	8,9658	8,9658
Vplyv na dotknuté územie z pohľadu nárokov na skládkovanie prebytočnej horniny v m ³	468 146	516 530	665 711	785 227	785 227
Vplyv na krajinu, scenériu krajiny (počet území ovplyvnených stavbou, v zmysle Európskeho dohovoru o krajine)	6	6	6	1	1
Vplyv na chránené územia (dĺžka trasy diaľnice kde dochádza ku kolízií s chráneným územím v km)	4,709	4,476	4,106	0,216	0,216
Vplyvy na biotopy chránených a európsky významných druhov rastlín, živočíchov (plocha zničených alebo potenciálne ovplyvnených biotopov v ha)	32,2883	28,5948	28,6039	2,7907	2,7909

Počet pravdepodobných významných negatívnych vplyvov na predmet ochrany území Natura 2000	6	7	4	4	0
Vplyv na migráciu - zásah do migračných koridorov (počet migračných koridorov ovplyvnených trasou) diaľnice	9	8	8	5	5

Poznámka: údaj v podfarbenom poli príslušného variantu predstavuje najlepšie riešenie.

C.X.3 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 obcí, 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. Negativa sa budú s rastúcim dopravným zaťažením v budúcnosti zhoršovať. Navrhované variantné riešenie diaľnice D1 poskytne lepšie kvalitatívne parametre.

Začiatok úseku diaľnice D1 v križovatke Turany nadväzuje na predchádzajúci úsek Dubná Skala – Turany a bude pokračovať už v súčasnosti rozostavaným úsekom Hubová - Ivachnová. Dobudovaním tohto úseku sa vytvorí kompletné diaľničné prepojenie na severe Slovenska.

V procese hodnotenia sa potvrdilo, že výstavbou navrhovanej činnosti sa skráti a zrýchli tranzitná doprava. Odklonením dopravy mimo intravilány obcí, 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 Turany-Hubová na životné prostredie, realizovať trasu vo variante V2 s ekoduktami v alternatíve 2 - objekt 202-00 - ekodukt nad diaľnicou D1 šírky 250m a objekt 216-02 - ekodukt nad cestou I/18 šírky 250m, alt.2 SSÚD Švošov, alt.1 vetranie cez vetráciu šachtu alebo alt.2 odsávanie zo západného portálu tunela a alt.2 niveleta nad hladinou podzemnej vody.

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

Plnenie rozsahu hodnotenia:

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia odbor environmentálneho posudzovania vydalo dňa 10.9.2015 pod číslom 5659/15-3.4/ml rozsah hodnotenia určený podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Turany - Hubová“.

Zo stanovísk doručených k Oznámeniu o zmene vyplývala potreba v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať nasledovné okruhy otázok súvisiacich s navrhovanou činnosťou:

	Špecifické požiadavky	
1.	Posúdenie vplyvov vykonať rovnocenne pre všetky určené varianty, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov (a to aj pre predpokladané plochy pre stavebné dvory, prístupové komunikácie a depónie vyťaženého materiálu).	Posúdenie vplyvom bolo vykonané rovnocenne pre všetky určené varianty s ohľadom na stupeň technického riešenia a podrobnosti výsledkov prieskumných prác.
2.	Porovnávané varianty musia vychádzať z rovnakých bodov a končiť v rovnakom bode. Z časového hľadiska musí posúdenie zohľadniť stav pred začatím prípravných prác (jeseň 2009).	Porovnanie a výber optimálneho variantu rešpektovali požiadavku spoločného začiatku variantných riešení v km 0,0 variantu V2 a konca stavby v križovatke Hubová.
3.	Vykonať primerané posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na územia sústavy Natura 2000 (podľa článkov 6.3 a prípadne 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín a	Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 (ŠOP SR 2016) je prílohou správy o hodnotení a jej výsledky sú odôvodnené a podložené odbornými podkladmi.

	sprešňujúcich rozsudkov ESD z 11. 04. 2013 a 15. 05. 2014 a podľa metodiky ŠOP SR) so zohľadnením zmiernujúcich opatrení a v prípade ekoduktov aj ich alternatívnych riešení podľa posudzovaných variantov. Všetky výsledky musia byť podložené odbornými podkladmi (posudok na vyhodnotenie vplyvov variantov na hydrologický a hydrogeologický režim Rojkovského rašeliniska) a odôvodnené.	
4.	Vyhodnotiť predpokladaný vplyv na krajinu, štruktúru krajiny a krajinný ráz podľa požiadaviek Európskeho dohovoru o krajine.	Vyhodnotenie predpokladaného vplyvu je uvedené v kap. C.III.8. Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz
5.	Osobitne posúdiť vplyvy jednotlivých variantov na vodné zdroje.	Vplyvy jednotlivých variantov na vodné zdroje sú obsahom kap.C.III.5.2
6.	Porovnať (podľa variantov) predpokladaný záber biotopov európskeho významu zničených alebo ovplyvnených pri výstavbe a prevádzke. Vyhodnotiť priamy a nepriamy vplyv variantov na chránené územia národnej sústavy a tiež na hodnotné biotopy, druhy a biotopy druhov mimo chránených území	V kap. C.V.2 <i>Výber optimálneho variantu</i> , bol pri kritériu 21. <i>Vplyvy na biotopy chránených a európsky významných druhov a ekosystémy</i> , hodnoteným ukazovateľom - plocha biotopov chránených a európsky významných druhov, ktoré boli alebo budú priamo zasiahnuté alebo ovplyvnené.
7.	Posúdiť riziko šírenia invázných a expanzívnych druhov i nimi vyvolaných vplyvov v obnaženom prírodnom prostredí trasou diaľnice, vzhľadom k okolitým chráneným územiám.	Riziko šírenia invázných a expanzívnych druhov rastlín je popísané v kap.C.III.7 a C.III.7.1
8.	Vyhodnotiť a porovnať bariérový efekt jednotlivých variantov (vrátane navrhovaných zmiernujúcich opatrení) na organizmy, vplyv na vodné živočíchy toku Váh (bentos, rybie spoločenstvá, vydra), prirodzené migračné a rozptyľové trasy pozdĺž tokov i naprieč nimi pre terestrické druhy i vtáky, zimoviská, loviská, úkryty a odpočinkové miesta, ako i vyhodnotenie záberu a ovplyvnenia ich biotopov. Posúdiť z dostupných podkladov bariérový a fragmentačný vplyv oplotenia na živočíchy, najmä na veľké šelmy pri úžinovom variante a jeho účinnosť pri zlepšení migračnej spojitosti v ročnom cykle (napr. v zime pri hrubej vrstve snehu).	Bariérový efekt jednotlivých variantných riešení na druhy ktoré sú predmetom ochrany v dotknutých ÚEV je obsahom kapitol: C.III.7.2 ; C.III.7.4; C.III.7.6.; C.III.7.8.; C.III.7.10.; C.III.7.11.; C.III.7.12.; A v kapitole C.III.10 <i>Vplyvy na územný systém ekologickej stability</i>
9.	Posúdiť vplyvy z hľadiska vodohospodárskeho významu na rieku Váh.	Vplyvy z hľadiska vodohospodárskeho významu rieky Váh sú opísané v kap. C.III.5.5 <i>Vyhodnotenie navrhovanej činnosti podľa článku 4.7. Rámцovej smernice o vodách (RSV)</i> .
10.	Na základe dostupných podkladov posúdiť vplyvy všetkých variantov na krasové javy a jaskyne.	V kap.C.III.7.5 sú popísané vplyvy na biotopy, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Malá Fatra a ktoré budú potenciálne ovplyvnené výstavbou tunela Malá Fatra (Nesprístupnené jaskynné útvary) Vplyvy na jaskyne sú ďalej popísané v kap.C.III.14
11.	Posúdiť riziko zníženého slnečného svitu v zimnom období na úsek diaľnice pod severným svahom Kopy. Vypracovať orientačný svetlotechnický posudok na zástavbu v osade Kraľovany-Rieka.	Riziko zníženého slnečného svitu bolo posúdené v štúdiu <i>Analýza priameho slnečného svitu, úsek D1 Turany – Hubová (Ján Snopko, 2014)</i> . Výsledky analýzy sú prezentované v kap. C.III.1.3 <i>Záverý svetlotechnického posudku (O.P.EXPERT s.r.o.;2015) sú uvedené v kap. C.III.1.2</i>
12.	Vyhodnotiť mieru integrácie klimatických zmien a	Vplyvy navrhovanej činnosti na klimatické zmeny

	biodiverzity do posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.	a biodiverzitu boli vyhodnotené v kap.C.III.3 <i>Vplyvy na klimatické pomery.</i>
13.	Na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú prezentáciu navrhovanej činnosti (napr. mapové zobrazenie, 3D modely, simulácie a pod.).	Na verejných prerokovaniach budú prezentované mapové podklady, ortofotomapy a vizualizácie.
14.	Pri vyhodnocovaní výberu optimálneho variantu využiť objektívne formy vyhodnocovania (napr. multikriteriálne vyhodnocovanie variantov). V rámci multikriteriálneho vyhodnocovania je potrebné stanoviť kritériá a ich váhy za účasti nezávislých expertov z jeho hlavných oblastí a minimálne vyhodnocovať tieto kritériá: dopravné, bezpečnosť dopravy, dopravná využiteľnosť, hluková záťaž, emisná záťaž, vplyv na chránené územia národného a európskeho významu (s dôrazom na dotknuté územia Natura 2000) a ostatné chránené územia, vplyvy na biotopy chránených a európskych významných druhov, vplyvy na migračné koridory a mobilitu bioty, miesta uloženia prebytočnej rúbaniny, vplyv na povrchové a podzemné vody, krasové javy, obyvateľstvo, vplyvy na krajinu, vplyvy na rastlinstvo a živočíšstvo v dotknutom území, vplyv na pôdu, vplyvy na homínové prostredie, rekreáciu a rozvoj turistického ruchu, rozvoj sídel, vplyvy na poľovnícke obhospodarovanie.	Pre výber optimálneho variantu bol použitá metóda multikriteriálnej analýzy na princípoch metodiky AECOTEM. Porovnanie variantov je obsahom kapitoly C.V. <i>Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu.</i> Na zisťovaní významových váh jednotlivých kritérií sa podieľalo 15 nezávislých expertov.
15.	Podrobnejšie rozpracovať opatrenia na minimalizáciu identifikovaných vplyvov. Popísať ich realizovateľnosť a účinnosť	Opatrenia na minimalizáciu a identifikovaných vplyvov sú obsahom kap.C.IV <i>Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie.</i>
16.	V správe o hodnotení uviesť v požadovanom rozsahu návrh monitoringu a poprojektovej analýzy dotknutých zložiek životného prostredia. Vyhodnotiť účinnosť doterajšieho monitoringu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie so zreteľom na vplyvy prípravných prác.	V správe o hodnotení sú uvedené všetky podstatné výsledky monitoringu veľkých šeliem (NLC, 2013, 2014 a 2015). Hydrogeologický monitoring v trase variantu V1 bol zazmluvnený ale po prerušení stavebných prác sa už nerealizoval. Čiastkové výsledky monitoringu svahových deformácií je opísaný v kap. C.III.2.5 Geologické a hydrogeologické rizika v trase navrhovaných variantov diaľnice D1.
17.	Vypracovať aktuálnu hlukovú a emisnú štúdiu.	Hluková štúdia (Enviconsult, s.r.o. 2014) a Emisná štúdia (Enviconsult, s.r.o. 2014) boli vypracované v rámci Porovnávacjej štúdie ako samostatné prílohy. Pre variant V1or bol vypracovaný Doplnok hlukovej štúdie (Enviconsult, s.r.o. 2015) a Doplnok emisnej štúdie (Enviconsult, s.r.o. 2015). Výsledky štúdií boli podkladom pre vypracovanie jednotlivých častí predkladanej správy o hodnotení.
18.	V závere správy o hodnotení uviesť prehľadnú tabuľku identifikovaných vplyvov podľa variantov.	Prehľadná tabuľka je uvedená v kap. C.X.2.
19.	Popísať a vyhodnotiť revitalizáciu brehových porastov Váhu po zásahu počas výstavby.	Počas prípravných prác bol vykonaný výrub brehových porastov a skrývka humózneho zeminy. Tieto činnosti spôsobili dynamický nástup invázií a synantropných druhov rastlín v takto uvoľnenom

		priestore. Počas výstavby budú spevnené len brehy pod mostným objektom. Ďalšie zásahy do brehov Váhu pred a pod mostným objektom musia byť vylúčené. Revitalizácia brehových porastov bude spočívať vo výsadbe autochtonných druhov vrúb formou rezkov. Lavobrežný úsek Váhu pod Kopou, ktorý je spevnený kamennou nahádzkou sa ponená na prirodzené zmladenie pionierskymi druhmi drevín.
20.	Popísať sumárne vplyvy hlavných preložiek inžinierskych sietí a ďalších veľkých vyvolaných investícií.	V primeranom posúdení vplyvov na územia Natura 2000 boli vyhodnotené vplyvy všetkých významných vyvolaných investícií (preložky a úpravy ciest, úpravy vodných tokov, oporné a zárubné múry a pod.) Výstavbou diaľnice D1 budú dotknuté aj viaceré vedenia inžinierskych sietí. Podľa predbežného zisťovania ide o vedenia silnoprúdu, slaboprúdu, vodovody, kanalizačné stoky a potrubie meliorácií. Vzhľadom na stupeň projektovej dokumentácie (porovnávací štúdiá), keď nie je známa presná poloha preložiek inžinierskych sietí, nie je ani možná identifikácia potenciálnych vplyvov. Dá sa však očakávať, že pôjde predovšetkým o dočasné zábery pôdy a potenciálne výrubu drevín. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude pre konkrétny variant nevyhnutné, vytýčiť polohu preložiek inžinierskych sietí a v súčinnosti s orgánmi ochrany prírody vykonať opatrenia na elimináciu resp. zmiernenie nepriaznivého vplyvu na dotknuté územie.
21.	Popísať riešenie napojenia mesta Dolný Kubín na D1.	Dopravné napojenie mesta Dolný Kubín na diaľnicu D1 je zabezpečené prostredníctvom ciest I. triedy. V smere na západ (smer Žilina) sú to cesty I/70 a I/18, napojenie na diaľnicu D1 je podľa variantov buď v križovatke Turany (varianty V1or, V2), alebo v križovatke Kraľovany (varianty V1, V1o). V smere na východ (smer Poprad) je to cesta I/59, napojenie je v križovatke Likavka. Výhľadovo je plánované vybudovanie kapacitnej komunikácie - rýchlostnej cesty R3 v koridore Švošov – Komjatná – Jasenová – Dolný Kubín, ktoré zabezpečí komfortné dopravné napojenie regiónu Oravy na diaľnicu D1, s napojením na diaľnicu D1 v križovatke Hubová.
22.	V kapitole o „geodynamických javoch“ popísať problematiku zosuvu oproti obce Kraľovany.	Problematika zosuvu oproti obce Kraľovany je uvedená v kap. C.II.2.3 <i>Geodynamické javy</i>
23.	Popísať lokality uloženia nadbytočnej zeminy, príp. rúbaniny z tunelov a zárezov a vyhodnotiť ich vplyv na životné prostredie.	V kap. B.II.3 <i>Odpady</i> , sú popísané lokality uloženia nadbytočnej zeminy a v prípade hodnotných lokalít je vyhodnotený ich vplyv na životné prostredie.
24.	V správe o hodnotení uviesť zhodnotenie inžiniersko-geologických pomerov.	Zhodnotenie inžiniersko-geologických pomerov je v kap. C.II.2.2 <i>Inžinierskogeologické vlastnosti</i>
25.	Uviesť stručný popis a lokalizáciu environmentálnych záťaží.	Popis a lokalizácia súčasných environmentálnych záťaží je uvedená v kap. C.II.15.6 <i>Skládky, smetiská a devastované plochy</i>
26.	Uviesť aktuálne údaje o stabilite a hydrologických pomeroch územia v úseku km cca 3,5 variantu V1 (aktívny zosuv oblasti dobývacieho priestoru Kraľovany).	Údaje o aktívnom zosuve v oblasti dobývacieho priestoru Kraľovany sú uvedené v kap. C.II.2.3 <i>Geodynamické javy</i>
27.	Popísať technické riešenia zachovania poľných	Všetky pozemné komunikácie, ktoré trasa diaľnice

	ciest, prechodov a podchodov a pod.	D1 križuje (alebo do nich zasahuje nejakou svojou časťou), sú riešené prekládkami a úpravami. Križovanie je riešené mimoúrovňovo, podjazdmi popod diaľnicu D1. Rovnako sú riešené nové prístupy na všetky stavbou rozdelené pozemky, aj nové servisné prístupy k portálom tunelov v trase diaľnice D1.
28.	Vyhodnotiť body z problematiky Smernice o vodách, týkajúcich sa navrhovanej činnosti.	Problemastika je riešená v kapitole C.III.5.5
29.	Technické riešenie tunela Havran upraviť tak, aby zostala zachovaná jaskyňa Zbojnická diera.	V Doplnku porovnávacej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2016) je navrhnuté také technické riešenie, ktoré nezasahuje do jaskyne Zbojnická diera.