

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 4366/04-1.6)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Bratislava

2. Identifikačné číslo

35 91 90 01

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Rýchlostná cesta R2 Zvolen - Lovinobaňa

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie kapacitnej, smerovo rozdelenej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska minimalizácie a eliminácie negatívnych vplyvov prevádzky komunikácie na životné prostredie.

3. Užívateľ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

4. Umiestnenie (katastrálne územie):

Kraj: Banskobystrický

Okres: Zvolen a Lučenec

Katastrálne územie: Zvolen-Môťová, Lieskovec, Zvolenská Slatina, Slatinka, Viglaš, Stožok, Detva, Kriváň, Podkriváň, Píla, Mýtina, Divín, Lovinobaňa, Uderiná

5. Termín začatia činnosti

Predpokladaný rok začatia výstavby: rok 2006

1. etapa – realizácia úseku Zvolen – Kriváň v kategórii RC 22,5/100 2006-2010

2. etapa – realizácia úseku Kriváň – Lovinobaňa v kategórii 11,5/80(100) 2010-2014

3. etapa – realizácia úseku Kriváň – Lovinobaňa v kategórii 22,5/100 2020-2024

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Rýchlostná cesta R2 v úseku Zvolen – Lovinobaňa je navrhovaná v troch základných variantoch – modrom, červenom a zelenom. Všetky tri varianty sú vedené prevažne v koridore súčasnej cesty I/50 medzi Zvolenom a Lovinobaňou a majú spoločný začiatok. Koniec posudzovaných variantov je za obcou Lovinobaňa.

Rýchlostná cesta R2 je navrhovaná v kategórii RC 22,5/100(80). Základné údaje o posudzovaných variantoch sú uvedené v tabuľke č. 1.

Tab. č. 1 - Základné údaje o jednotlivých variantoch rýchlostnej cesty R2

Ukazovateľ	m.j.	Variant Červený	Variant Modrý	Variant Zelený
Celková posudzovaná dĺžka trasy	m	41,460	42,354	40,973
Mimoúrovňové križovatky	ks	5	5	5
Dĺžka tunelov	m	1680	0	1720
Protihlukové steny	m ²	11 000	6 500	11 000
Trvalý záber pôdy spolu	ha	235	247	232
Trvalý záber PPF	ha	215	222	212
Trvalý záber LPF	ha	20	25	20
Výrub z tunelov	tis. m ³	370	0	380
Kapitálové výdavky	mil. Sk	12 163	11 599	11 941

Základné údaje o variantoch

Červený variant

Začiatok navrhovaného variantu je spoločný pre všetky navrhované varianty a je situovaný po pravej strane existujúcej cesty I/50 pri závode Bučina vo Zvolene. Od teplárne cca km 1,000 až po križovanie so železnicou cca km 3,250 je R2 vedená v trase existujúcej cesty I/50. V priestore odkaliska cca km 2,0 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Bučina. Od cca km 3,250 je po premostení železnice trasa R2 vedená v južnom súbehu s cestou I/50, pričom v cca km 6,600 ju mimoúrovňovo križuje a severným obchvatom obchádza obec Zvolenská Slatina. V mieste križenia R2 s cestou II/591 je cca v km 7,800 navrhnutá mimoúrovňová križovatka Zvolenská Slatina. R2 obchádza severne aj obec Víglaš a za obcou pravotočivým oblúkom sa stáča na juhovýchod, pričom cca v úseku km 13,000-15,000 severovýchodne od obce Pstruša postupne križuje potok Hradná, železnicu, tok Slatiny, železnicu a cestu I/50, kde sa uvažuje s mimoúrovňovou križovatkou Pstruša. Navrhovaný červený variant R2 pokračuje východným ťahom a obec Stožok obchádza severne medzi intravilánom obce a areálom Slovnaftu. Mesto Detva obchádza južne, pričom železnicu križuje v troch miestach, a to cca v km 18,000, 20,500 a 22,250. V tomto úseku je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Detva variantne cca v km 19,500 v mieste križovania R2 s miestnou komunikáciou do mestskej časti Detva - Krné, cca v km 20,000 a 20,250 v kontakte s areálom SAD. Za mestom Detva sa stáča severne a cca v km 22,750 križuje cestu I/50. Obec Kriváň obchádza severným obchvatom, pričom na križovaní R2 s cestou II/526 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Kriváň v cca km 25,250. V tomto úseku cca v km 24,250 križuje tok Slatiny. Za obcou Kriváň sa približuje k ceste I/50 a jej severným súbehom obchádza obec Podkriváň. V cca km 28,500 križuje cestu I/50 a ďalej pokračuje na východ v koridore medzi cestou I/50 a železnicou. V tunelových úsekoch cca km 30,000-32,250 južne obchádza železnicu, pričom od cca km 32,250 znova vchádza do koridoru medzi železnicou a cestu I/50, ktorú následne v cca km 32,750 križuje a pokračuje východne s cestou I/50 v severnom súbehu popod vodnú nádrž Mýtňa. Pred obcou Mýtňa cca v km 35,000 opäť križuje cestu I/50 aj železnicu a južným obchvatom v súbehu so železnicou ju obchádza. Pokračuje v južnom súbehu so železnicou až po obec Lovinobaňa. Pred obcou križuje cca v km 39,500-40,000 železnicu a Krivánsky potok a v cca km 40,500 sa napája na cestu I/50. Pred napojením je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Lovinobaňa. Ďalej pokračuje na východ v trase cesty I/50 až po koniec úseku.

Modrý variant

Podobne ako variant červený je začiatok navrhovaného variantu situovaný po pravej strane existujúcej cesty I/50 pri závode Bučina vo Zvolene. Po cca km 3,500 je trasa modrého variantu totožná s variantom červeným. Od tohto staničenia je vedená v južnom súbehu s cestou I/50 avšak bližšie ako vo variante červenom, pričom v cca km 6,000 ju mimoúrovňovo križuje a severnejším obchvatom ako variant červený obchádza obec Zvolenská Slatina. V mieste križenia R2 s cestou II/591 je cca v km 7,700 navrhnutá mimoúrovňová križovatka Zvolenská Slatina. V cca km 10,000 sa napája na variant červený a v spoločnom úseku pokračujú za obec Pstruša až do cca km 15,000. Pokračuje východným ťahom a obec Stožok obchádza severnejšie ako variant červený. V cca km 16,000 križuje železnicu a prikláňa sa bližšie k ceste I/50, pričom areál Slovnaftu obchádza severne súbežne s cestou I/50. V cca km 18,500 sa vracia späť do koridoru variantu červeného a mesto Detva obchádza južne, pričom je vedený bližšie k mestu bez križenia so železnicou. V cca km 20,500 križuje tok Slatiny a pokračuje na východ v území medzi cestou I/50 a tokom. V tomto úseku je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Detva variantne cca v km 19,500 v mieste križovania R2 s miestnou komunikáciou do mestskej časti Detva - Krné, cca v km 20,000 a 20,500 v kontakte s areálom SAD. Za mestom Detva sa stáča severne a cca v km 22,000 križuje cestu I/50. Obec Kriváň obchádza severným obchvatom, pričom na križovaní R2 s cestou II/526 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Kriváň v cca km 24,500. V tomto úseku cca v km 23,500 križuje tok Slatiny, kde sa stotožňuje s variantom červeným, pričom v spoločnom úseku pokračujú až do cca km 29,000. Ďalej pokračuje na východ v koridore medzi cestou I/50 a železnicou, čím sa v tomto úseku vylúčili tunely červeného variantu. V cca km 31,500 sa opäť stotožňuje s variantom červeným a v spoločnom úseku pokračujú až do cca km 39,000 po obec Lovinobaňa. Pokračuje ďalej v južnom súbehu so železnicou (červený variant sa pred obcou odpája severnejšie s križovaním železnice a Krivánskeho potoka) až po cca km 41,000, kde sa stáča severnejšie, križuje železnicu a v cca km 41,250 Krivánsky potok a na konci úseku sa napája na cestu I/50.

Zelený variant

Variant R2 zelený je v prevažnej časti trasy totožný s variantom červeným. Jedinou zmenou vedenia trasy červeného variantu je cca od km 29,500 - 32,250, kde sa variantne rieši tunelový úsek. Pokračuje severnejšie ako variant červený, križuje cca v km 29,750 cestu I/50 a tunelom ju obchádza. Opäť ju križuje v cca km 30,750, stáča sa na juh a znova tunelom križuje železnicu, ktorú podobne ako červený variant južne obchádza. V cca km 32,500 sa stotožňuje s variantom červeným až do konca úseku.

Popis hlavných stavebných objektov cesty

Mostné objekty

Mostné objekty sú navrhované na základe smerového a výškového vedenia rýchlostnej cesty R2. Základné parametre mostných objektov sú navrhované podľa požiadaviek STN. Šírkové usporiadanie mostov na rýchlostnej ceste je rovnaké a zodpovedá kategórii S 22,5/100,80. Spôsob zakladania mostných objektov bude riešený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe inžiniersko-geologického prieskumu.

Tunely

Návrh tunelov je podmienený predovšetkým vedením trasy v morfológicky náročnom území medzi Podkriváňom a Mýtnou vo variante červenom a zelenom, kde je úzke údolie, pričom je jeho šírka obmedzená aj súčasnou cestou I/50 a železnicou. Základné údaje o tuneloch uvádza nasledujúca tabuľka č.2.

Tab. č. 2 - Základné údaje o tuneloch jednotlivých variantov rýchlostnej cesty R2

Variant červený		
Názov tunela	Staničenie	Dĺžka
Podkrivánsky	km 30,160 – 30,960	800 m
Holý hrb	km 31,160 – 31,460	300 m
Piliánsky	km 31,500 – 32,080	580 m

Variant zelený		
Podkrivánsky	km 29,290 – 29,970	680 m
Piliánsky	km 30,580 – 31,620	1 040 m

Tunely sa predpokladajú raziť metódou NRTM, vetranie tunelov bude pozdĺžne. Technologické vybavenie tunelov je navrhnuté podľa príslušných STN.

Zárubné a oporné múry

Zárubné a oporné múry sú navrhované za účelom zníženia zásahu do príslušného územia v násypoch (oporné múry) a pre zabezpečenie stability zárezových svahov (zárubné múry).

Protihlukové steny

V rámci technického návrhu bola posúdená potreba realizácie protihlukových opatrení pre jednotlivé varianty. Ako prípustná hladina hluku pre obytnú zónu podľa hlukovej štúdie bola stanovená v nočnom období 50 dB, cez deň 60 dB. Priemerná výška protihlukových stien je 2,5m.

Cestná kanalizácia

Rýchlostná cesta R2 bude v úseku vedúcom cez ochranné pásmo II. a III. stupňa prírodných liečivých zdrojov Kováčová a Sliach a v úseku vedúcom cez CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny odkanalizovaná cez odlučovače ropných látok (ORL) do recipientov – vodných tokov.

Vyvolané investície

Výstavba rýchlostnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa si vyžiada realizáciu vyvolaných investícií, ktorá vyplýva najmä zo stretov trasovania cesty s technickými objektmi a infraštruktúrou, ako aj z potreby zmiernenia vplyvov prevádzky cesty na obyvateľstvo. Sú to napr. demolácie objektov, preložky, úpravy a rekonštrukcie komunikácií, preložky a úpravy technickej infraštruktúry (elektrických vedení, plynovodov, vodovodov).

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“) vypracovala spoločnosť EKOJET, spol. s r.o., Čajakova 25, 811 05 Bratislava v novembri 2004.

2. Posúdenie správy o hodnotení a zhodnotenie stanovísk

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (bývalá Slovenská správa ciest) Bratislava, predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení dňa 15.12. 2004.

MŽP SR po skontrolovaní náležitostí doručilo správu o hodnotení listom zo dňa 20.12.2004 príslušnému orgánu, dotknutým orgánom, povoľujúcim orgánom a dotknutým obciam.

V zákonom stanovenom termíne boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor cestnej infraštruktúry, (list zo dňa 16. 2. 2005, č. 2238\230-05 (č. 1047/180-02 zo dňa 12. 8. 2002)

odporúča vydať súhlas k navrhovanej činnosti s uplatnením nasledovných pripomienok a požiadaviek k ich zapracovaniu do záverečného stanoviska:

- na k. ú. Zvolenská Slatina - odporúča modrý variant a ako rovnocennú alternatívu modifikáciu modrého variantu pozdĺž cesty I/50, vrátane riešenia križovatky s cestou I/50 cca v km 6,7;
- na k. ú. Detva - odporúča modrý variant (pri červenom sú navyše dva mostné objekty nad železnicou, zbytočne sa rozširuje spoločný dopravný koridor cesty I. tr., RC a železnice, pri tomto variante je možnosť lepšie zosúladiť požiadavky mesta);
- na k. ú. Lovinobaňa - odporúča ako rovnocenné obidva varianty s úroveňným pripojením na cestu I/50, definitívne umiestnenie križovatky je závislé od umiestnenia

križovatky v pokračovaní trasy na Lučenec (napr. križovatka s 11/595 v smere na Poltár by vylúčila križovatku v km 42,0 pri modrom variante).

Varianty s tunelovým riešením (červený variant - 3 tunely v celkovej dĺžke 1 680 m, zelený variant - 2 tunely v dĺžke 1 720 m) považuje za neakceptovateľné.

Krajský úrad životného prostredia Banská Bystrica – odbor zložiek ochrany životného prostredia (list zo dňa 14.2.2005, č. 2005/00129-Pe)

uvádza, že podstatná časť stavby prechádza navrhovaným Chráneným vtáčim územím Poľana v kilometri od 15,4 - 27,9 km (schválené uznesením vlády č. 636/2003). V hodnotenom území sa ďalej nachádzajú chránené územia: územie európskeho významu Rohy, CHA Hrončička, PP Krivánsky potok, PR Ružinské Jelšiny, PR Pstruša.

za úsek ochrany prírody a krajiny

požaduje zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie pri výstavbe, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor, minimalizovať zásahy do brehových porastov, výrub drevín uskutočniť v mimo hniezdnom a mimo vegetačnom období, vegetačné úpravy realizovať z pôvodných drevín, vypracovať projekt biologickej revitalizácie územia v prípade trasovania komunikácie cez, alebo popri hodnotných biotopoch, s cieľom zabezpečiť ich ochranu vymedzením nevyhnutného záberu a ochranou oplotením pred poškodením mechanizmami.

Upozorňuje, že pri rekonštrukciách a preložkách VN, je povinný každý, použiť také technické riešenie, ktoré bráni usmrcovaniu vtákov podľa § 4 ods. 4 zákona 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

za úsek odpadového hospodárstva

žiada počas výstavby dodržať tieto podmienky:

- dodržať záväznú časť programu odpadového hospodárstva Banskobystrického kraja do roku 2005, ktorý bol vyhlásený všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Banskej Bystrici č. 4/ 2002 z 3. 6. 2002;
- dodržať ustanovenia, ktoré sú v § 18, 19 a 20 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

za úsek štátnej ochrany ovzdušia

uvádza, že vzhľadom ku skutočnostiam novej cesty R2 Zvolen - Lovinobaňa vedúcej v prevažnej miere mimo obcí je z hľadiska znečistenia kvality ovzdušia výhodnejšia v porovnaní so súčasnou cestou I/50, pričom k správe o hodnotení a navrhnutému optimálnemu variantu nemá pripomienky.

za úsek štátnej vodnej správy

uvádza, že v prípade, že by bolo potrebné vykonať preložku skupinového vodovodu HLF, ktorý prechádza dotknutým územím, bude príslušným povoľovacím orgánom KÚŽP OŠVS v Banskej Bystrici. Pri predmetnej stavbe je potrebné prísne dbať na ochranu podzemných a povrchových vôd, ochranu vodných zdrojov a vodných tokov. Urobiť opatrenia, aby pri výstavbe a počas jej prevádzky nedošlo k ohrozeniu ropnými a inými látkami škodiacim vodám.

K navrhovaným variantom vedenia trasy nemá zásadné pripomienky, odporúča realizovať červený variant.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Banská Bystrica (list zo dňa 24.2.2005, č. 04/01224-01)

konštatuje, že predložená správa a trasa variantov bola na základe pripomienok a konzultácií upravená a zosúladená s územnoplánovacou dokumentáciou. K úprave došlo v úsekoch prechádzajúcich územím nasledovných obcí: Zvolenská Slatina, Stožok, Lovinobaňa. S návrhom upravenej a posunutej trasy je možné súhlasiť.

Čo sa týka výberu trasy na k. ú. Detva, vrátane umiestnenia križovatky z hľadiska dopravného riešenia je možné po preukázaní opodstatnenosti akceptovať alternatívne umiestnenie križovatky ako aj návrhu modrého alebo červeného variantu trasy.

Umiestnenie dopravného koridoru trasy rýchlostnej komunikácie „R2“ v prietahu mesta Zvolen tak, ako je to uvažované v predloženej správe o hodnotení, je nedostatočné, nakoľko trasa neobsahuje záujmové územie v celej dĺžke, tzn. od križovatky Budča až po Lieskovec

vrátane trasovania a posúdenia plánovanej rýchlostnej komunikácie „R3“ Zvolen - Šahy a nie je možné komplexne posúdiť dopad na územie mesta Zvolen. Pri úvahe, že súbežná komunikácia k rýchlostnej komunikácii „R2“ Zvolen - Lovinobaňa a „R3“ Zvolen - Šahy musí mať dostatočnú výkonnosť je pravdepodobne žiadúce nájsť nové trasovanie rýchlostných komunikácií „R2“ a „R3“ v lokalite mesta Zvolen a cesty I/50 a I/66 ponechať ako súbežné komunikácie. Odporúča v úseku v intraviláne mesta Zvolen riešiť optimalizáciu trasy „R2“ samostatne vrátane trasy „R3“ Šahy –Zvolen.

S návrhom umiestnenia križovatiek na trase „R2“ tak, ako sú navrhované v správe o hodnotení v zásade súhlasí /možnosť posunu na k. ú. Detva nie je vylúčená/.

Návrh optimálneho variantu v úsekoch nasledovne:

k. ú. Lieskovec - modrý variant

k. ú. Zvolenská Slatina - modrý variant

k. ú. Víglaš, k. ú. Stožok - modrý variant

k. ú. Detva - červený, modrý variant / preukázanie opodstatnenosti/

k. ú. Kriváň, k. ú. Podkriváň, k. ú. Píla - modrý variant

k. ú. Mýtňa, k. ú. Lovinobaňa, k. ú. Uderiná - modrý variant

K prehodnoteniu trasovania rýchlostnej komunikácie „R2“ v úsekoch Zvolenská Slatina Stožok, Lovinobaňa nemá námietky.

V období prevádzky odporúča monitorovanie hluku vo všetkých sídlach dotknutých cestou ako podklad pre realizáciu prípadných dodatočných protihlukových opatrení.

Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, odbor dopravy (list zo dňa 27. 2. 2005, č. 771/2005/OD)

uplatnil k predloženej správe stanovisko prostredníctvom odboru regionálneho rozvoja, cestovného ruchu, ŽP a ÚP pod č. 1177/2005 zo dňa 18. 2. 2005. Na základe uvedeného odporúča prehodnotiť závery správy o hodnotení najmä na k. ú. Detva aj vzhľadom na rozpracovanú ÚPD mesta Detva.

Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, odbor regionálneho rozvoja, cestovného ruchu, životného prostredia a územného plánu (list zo dňa 18. 2. 2005, č. 1177/2005)

odporúča aktualizovať časť správy o hodnotení týkajúcej sa hluku o požiadavky nových právnych predpisov (nariadenie vlády SR č. 40/2002 Z. z. o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami v znení nariadenia vlády SR č. 44/2005 Z. z. a tiež zákon č. 2/2005 o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona NR SR č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov ako aj nariadenia vlády SR č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom.

Technické podrobnosti zásahov do životného prostredia odporúča riešiť podrobnejšie v následných stupňoch projektovej dokumentácie podľa stavebného zákona a súvisiacich právnych predpisov.

Ďalej upozorňuje, že v Zastupiteľstve Banskobystrického samosprávneho kraja v dňoch 16. a 17. 12. 2004 uzn. č. 611/2004 bol schválený „Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj - Zmeny a doplnky 2004“ a jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN č. 4/2004 súčinnosťou od 21. 1. 2005 a cesta R2 bola zaradená do verejnoprospešných stavieb (1.25.1).

Vzhľadom na nové skutočnosti uplatňované zo strany mesta Zvolen, prikláňa sa k názoru, aby vedenie trasy R2 v územnom obvode mesta Zvolen bolo samostatne doriešené s prihliadnutím na možnú akceptovateľnosť ich požiadaviek. Prípadne aj ako samostatne posudzovaný úsek.

Od k. ú. Lieskovec, Zvolenská Slatina, Slatinka a Víglaš odporúča červený variant.

Na k. ú. Stožok a Detva jednoznačne odporúča modrý variant zosúladený aj pre k. ú. Kriváň. Vzhľadom k tomu, že mesto Detva v súčasnosti obstaráva novú územnoplánovacia dokumentáciu je potrebné prihliadať na technické riešenie mimoúrovňových križovatiek tak, aby rešpektovali aj novo navrhovaný nosný dopravný systém mesta Detva a červeným variantom nepočítal ani súčasne platný územný plán mesta Detva (červeným

variantom by sa narušila celková urbanistická koncepcia okresného mesta Detva a predstavovala by podstatne väčší zásah do záujmového územia).

V časti obci Kriváň pokračovaním červeným variantom na obec Podkriváň, Pílu, Mýtnu, Divín, Lovinobaňu a Uderinú s jednoznačným posúdením tunelových variant na ZP, ale aj ich prevádzku podľa novej legislatívy EU pre cestné tunely.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Banskej Bystrici (list zo dňa 4. 1. 2005, č. KRHZ-79/OPP-2005)

k riešeniu protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

Krajský pozemkový úrad Banská Bystrica (list zo dňa 12. 1. 2005, č. 2004/1103)

navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie požaduje v celom rozsahu rešpektovať z dôvodu zabezpečenia ochrany okolitej poľnohospodárskej pôdy pred degradáciou, osobitne pred eróziou a rizikovými látkami.

Odporúča trasu Zvolen – Stožok podľa modrého variantu. Na k. ú. Detva podľa červeného variantu. Od k. ú. Kriváň až po koniec úseku podľa modrého variantu.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Zvolene (list zo dňa 4. 2. 2005, č. ORHZ-67/OPP-2005)

k uvedenej stavbe sa bude vyjadrovať v rámci územného a stavebného konania podľa § 25 ods. 1 písm. b/ a § 28 zákona NR SR č. 314/2001 Z. z. a § 40 vyhl. MV SR č. 121/2002 Z. z. o požiarnej prevencii.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Lučenci (list č. ORHZ – 75/ OPP-2005 zo dňa 18. 1. 2005)

odstúpilo dokumentáciu KÚ Hasičského a záchranného zboru v Banskej Bystrici.

Obvodný úrad Zvolen, odbor krízového riadenia (list zo dňa 25. 1. 2005, č. A/2005/00281)

k vybudovaniu novej rýchlostnej komunikácie nemá žiadne pripomienky. Z hľadiska záujmov civilnej ochrany nie je potrebné posudzovanie tohto zámeru podľa zákona.

Obvodný úrad Lučenec, odbor krízového riadenia (list zo dňa 25. 1. 2005, č. A/2005/00329-2)

nemá žiadne pripomienky k realizácii uvedeného projektu.

Obvodný úrad životného prostredia vo Zvolene (list zo dňa 23. 2. 2005, č. A/2005/00148-vyj.)

za úsek odpadového hospodárstva

k predloženej správe o hodnotení z hľadiska odpadového hospodárstva nemá pripomienky.

za úsek ochrany ovzdušia

k správe o hodnotení nemá pripomienky.

za úsek vodného hospodárstva

pripomína, že pri posudzovaní vypúšťania vôd z povrchového odtoku je navrhovateľ povinný postupovať podľa § 6 NV SR č. 491/2002 Z. z.

za úsek ochrany prírody

konštatuje, že R2 (v spoločnom úseku všetkých variantov) v úseku okolo km 12,500 zo severu a východu tesne (cca 70 m) obchádza CHA Hrončička a v úseku okolo km 15,000 z juhozápadu až juhu tesne (cca 70 m) obchádza PR Pstruša (územia boli vyhlásené za účelom ochrany kriticky ohrozeného druhu korunkovky strakatej - *Fritillaria meleagris*). V správe je uvedený predpoklad nenarušenia vodného režimu vzhľadom na nadúrovňové vedenie cesty v tomto úseku s priepustmi. Doteraz nebol vykonaný hydrologický prieskum, ktorý požadoval (stanovisko ŠOP SR, S-CHKO BR Poľana č. CHKOPO/142/2004 zo dňa 12.3.2004), a ktorý by potvrdil spomenuté predpoklady neohrozenia predmetných CHÚ. Po vykonaní prieskumu so zameraním na podzemné - podpovrchové vody sa potvrdí alebo vyvráti oprávnenosť požiadavky posunu cesty o 150-200 m od uvedených CHÚ. Vzhľadom na predmet ochrany trvá na odklone od týchto území na 150 m. Pre zachovanie predmetu ochrany v týchto územiach je nevyhnutné technicky vyriešiť na základe hydrogeologických prieskumov, zachovanie priechodnosti telesa cesty podpovrchovými vodami v dostatočne širokých zónach popri týchto územiach.

Taktiež v trase tohoto variantu sa nachádza biokoridor regionálneho významu - „Vodný tok Slatina“, kde sa eviduje medzi Zvolenskou Slatinou a Kriváňom posledný existujúci komplex pôvodných spoločenstiev aluviálnych lúk, vysokoostrieových a iných mokradných spoločenstiev a v nadväznosti na ne i výskyt existenčne ohrozených zástupcov flóry a fauny. Eviduje sa tu výskyt 5 typov rastlinných spoločenstiev národného významu, 4 typy rastlinných spoločenstiev európskeho významu (podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z.) a viacerých ohrozených taxónov flóry a fauny. Z uvedeného dôvodu dochádza k stretu záujmov v úseku medzi MUK Detva a MÚK Kriváň.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti odporúča červený variant s odklonom (bol načrtnutý v priloženej kópii časti ortofotomapy stanoviska k zámeru v M 1:50 000). V predloženej správe sa zhodnocuje pôvodné vedenie červeného variantu predmetným úsekom, pričom sa neuvažuje s možnosťou radikálneho narušenia vodného režimu a celkového negovania záujmového územia výstavbou a prevádzkou cesty R2. Uvedenú otázku môže podobne ako pri kolízii s CHÚ Pstruša a Hrončička zodpovedať len odborný hydrologický prieskum. Vo väzbe na spomenuté územie upozorňuje, že na str. 82-83 chýbajú v časti 5.6. Zraniteľnosť vegetácie, živočíšstva a ich biotopov - spomenuté typy vegetácie (aluviálne vlhké a mezofilné lúky). Práve v súvislosti s ohrožovaním živočíchov atakovaním až narušením biotopov poukazuje na ohrozenosť spomenutých rastlinných spoločenstiev vedením červeného variantu bez odklonu.

V eliminačných opatreniach negatív v súvislosti so spriechodňovaním mostných objektov pre vydru riečnu sú aktuálne suché lavice, respektíve vhodné profily objektov - tieto v správe absentujú.

V úseku na úrovni NPR Rohy sa prikláňa k červenému variantu, ktorý miňa CHÚ vo vzdialenosti cca 400 m (modrý je vedený ochranným pásmom CHÚ) a predovšetkým na nej trváme v súvislosti s odklonom od NPR Rohy (územie európskeho významu v systéme NÁTURA 2000).

V úseku cesty medzi MÚK Detva a MÚK Kriváň koriguje pôvodné preferovanie červenej varianty trasy. V prípade realizovania modrého variantu, ktorý podstatne viac atakuje biokoridor regionálneho významu - „Vodný tok Slatina“ a v konečnom dôsledku výrazne neguje záujmové územie, kde sa eviduje výskyt 5 typov rastlinných spoločenstiev národného významu, 4 typy rastlinných spoločenstiev európskeho významu (podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003/Z.z.) a viacerých ohrozených taxónov flóry a fauny, požaduje vedenie modrého variantu trasy s maximálne možným severným príklonom k starej komunikácii. V km 22.0 žiada viesť trasu okrajom lesa (priložený schematický náčrt odklonu modrého variantu v predmetnom úseku), križovanie toku Slatina riešiť mimo úroveň toku, resp. premostením bez trvalej prekládky pôvodného koryta. Pri vedení trasy v blízkosti toku cca v km 20.5 - 22.0 požaduje zachovať pôvodné koryto toku bez zásahu do brehových porastov.

Záver

Z uvedeného vyplýva, že realizácia navrhovanej činnosti je na území okresu Zvolen a Detva v kolízii so záujmami ochrany prírody a krajiny, preto v záujme výberu optimálneho variantu odporúča, aby sa prihliadalo na stanovisko ŠOP SR, SCHKO BR Poľana, ktoré tvorí súčasť vyjadrenia.

Obvodný úrad životného prostredia Lučenec (list zo dňa 21. 2. 2005, č. ŽP-2005/00279)
za úsek ochrany ovzdušia

nemá námietky k realizácii stavby. Na základe rozptylovej štúdie medzi modrým a červeným variantom nie je štatisticky významný rozdiel, vyšší priemer koncentrácie CO a NO₂ však má červený variant, z čoho vyplýva, že modrý je o niečo výhodnejší. Z uvedenej analýzy jednoznačne vyplýva, že na žiadnom úseku cesty nebudú imisné limity prekročené (pri oboch variantoch) a vybudovanie novej trasy R2 Zvolen - Lovinobaňa je jednoznačne výhodnejšia z hľadiska kvality ovzdušia v porovnaní so starou cestou I/50.

za úsek vodného hospodárstva

nemá námietky k predloženej správe o hodnotení a súhlasí s návrhom optimálneho variantu, s návrhom monitorovania vôd a s návrhom opatrení na ochranu podzemných a

povrchových vôd počas výstavby a užívania stavby. Pri spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie žiada rešpektovať UPN VUC Banskobystrického kraja ako aj ÚPN dotknutých obcí (Mýtňa, Lovinobaňa), ďalej zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov.

za úsek odpadového hospodárstva

nemá námietky k realizácii navrhovanej činnosti a prikláňa sa k modrému variantu. Zároveň požaduje doplniť projektovú dokumentáciu, ktorá bude predkladaná pre potreby územného konania o materiálovú bilanciu jednotlivých druhov odpadov a spôsob nakladania s jednotlivými druhmi odpadov. Ďalej požaduje dodržiavať ustanovenia zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacích vyhlášok.

za úsek ochrany prírody a krajiny

súhlasí s realizáciou stavby a dáva nasledovné stanovisko: obvodný úrad životného prostredia v Lučenci sa v spolupráci so ŠOP SR, Správou CHKO Cerová vrchovina zhodol, že na v území PP Krivánsky potok je prijateľnejší červený (tunelový) variant, ktorý je najvyhovujúcejší vzhľadom na to, že minimalizuje zásah do chráneného územia so štvrtým stupňom ochrany, ktorý sa ho dotýka len na obidvoch okrajoch. Tunelový variant sa javí ako najekologickejšie riešenie. V časti rýchlostnej cesty v úseku prírodnej pamiatky je potrebné v čo najväčšej miere zachovať prirodzené migračné koridory pre živočíchy žijúce v okolitých biotopoch. Pri výstavbe minimalizovať zásahy do prírodnej pamiatky, aby bol zachovaný predmet ochrany - lokalita s koncentrovaným výskytom chráneného a veľmi ohrozeného druhu flóry Slovenska - perovníka pštrosieho. Na ostatnom území bol navrhnutý variant B (modrý).

Zároveň požaduje do PD vypracovanej pre vydanie územného rozhodnutia dopracovať nasledovné:

- podrobnejšie vypracovať úsek cesty na území PP Krivánsky potok;
- navrhnuť postupy pri identifikácii kolíznych úsekov dopravy so živočíchmi na pozemných komunikáciách;
- predstaviť typy a parametre technických objektov vhodných na spriechodnenie pozemných komunikácií ako migračných bariér;
- charakterizovať iné preventívne opatrenia na zmiernenie vplyvu cestnej dopravy na živočíchy, upresniť miesto vybudovania umelých priechodov pre živočíchy;
- nájsť riešenie na úpravu existujúcich podchodov (napr. doplnenie vhodných úkrytov pri ústí podchodov, atď.);
- vyznačiť v mapových podkladoch umiestnenie značiek s cieľom obmedzenia rýchlosti dopravným značením v kolíznych úsekoch komunikácie;
- realizovať opatrenia na obmedzenie kolízií živočíchov s motorovými vozidlami (optické, akustické, pachové repelenty, ploty atď.);
- vypracovať náhradnú výsadbu znehodnotenej brehovej vegetácie, ktorá je súčasťou hydrických biokoridorov).

Po zvážení charakteru a predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti, ako aj stanovísk a pripomienok jednotlivých zložiek životného prostredia sa v rámci územia patriaceho do jeho pôsobnosti prikláňa k modrému variantu, napriek tomu, že ochrana prírody a krajiny navrhuje červený variant v oblasti PP Krivánsky potok. Z dôvodu, že v 4. stupni ochrany výnimky z podmienok ochrany podľa zákona o ochrane prírody a krajiny povoľuje krajský úrad životného prostredia, odporúča rešpektovať stanovisko orgánu štátnej správy ochrany prírody a krajiny Krajského úradu životného prostredia v Banskej Bystrici.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Zvolen (list zo dňa 17.1.2005, č. Dopř. 2005/00075)

vybudovaním novej trasy cesty R2 Zvolen - Lovinobaňa v porovnaní so súčasnou cestou č. I/50 sa zamedzí dopravnému zaťaženiu a dopravným kolíziám na ceste I/50, ktorá je už v súčasnosti nevyhovujúca hlavne pre tranzitnú a diaľkovú dopravu, ďalej zabezpečí rýchlejšie a kvalitnejšie spojenie západného a východného Slovenska a výrazné zlepši životné

prostredie, nakoľko navrhovaná trasa novej cesty R2 bude vedená v prevažnej miere mimo zastavané územie obcí v porovnaní so súčasnou cestou 1/50, ktorá nimi prechádza.

Po preskúmaní správy o hodnotení návrhu trasy R2 Zvolen - Lovinobaňa, ktorá je riešená v dvoch variantoch A a B, odporúča pre ďalšie rozpracovanie spracovať navrhovanú trasu vo variante B, nakoľko sa javí ako najoptimálnejší.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Lučenec (list zo dňa 8.3.2005, č. D-2005/00134)

s predloženou správou o hodnotení súhlasí bez pripomienok.

Obvodný pozemkový úrad Zvolen (list zo dňa 14. 1. 2005, č. 2005/90)

uvádza, že podľa zoznamu orgánov a organizácií priloženého k žiadosti bolo zistené, že správa o hodnotení bola zaslaná i Krajskému pozemkovému úradu v Banskej Bystrici, ktorý sa k správe o hodnotení vyjadrí ako kompetentný orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy.

Obvodný pozemkový úrad Lučenec (list zo dňa 25. 1. 2005, č. L/2005/00697)

z hľadiska ochrany a využívania poľnohospodárskej pôdy sa stotožňuje so stanoviskom Krajského pozemkového úradu v Banskej Bystrici pod č: 2004/1103 zo dňa 12. 1. 2005.

Obvodný banský úrad Banská Bystrica (list zo dňa 10. 1. 2005, č. 2509/462/Ža-Go/2004)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom vo Zvolene (list zo dňa 26. 1. 2005, č. 2004/1623/B-Lc)

z hľadiska hygienického nemá námietky k riešeným variantom. Odporúča dať prednosť riešeniu trasy cesty, ktorá je najviac vzdialená od sídiel.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Lučenci (list zo dňa 3.2.2005, č. 2122/2004-61/2005/Kg/5050)

realizáciu navrhovanej činnosti odporúča. Zároveň požaduje realizovať protihlukové clony počas výstavby trasy a pred uvedením stavby do trvalého užívania objektívnymi meraniami preveriť a zdokladovať dodržanie najvyšších prípustných hodnôt hluku. Zároveň počas výstavby požaduje zabezpečiť opatrenia navrhnuté na elimináciu a minimalizáciu vplyvov na životné prostredie - minimalizovať prejazdy ťažkých mechanizmov obcami, vylúčiť premávku v čase nočného kludu a pod.

Železnice SR, GR, odbor rozvoja (list zo dňa 16. 2.2005, č. 307/2005/O220HE/189)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Mesto Zvolen (list zo dňa 21.2.2005, č. 05-7820/2005)

informuje, že dňa 4. 1. 2005 mesto Zvolen oznámilo verejnosti doručenie správy o hodnotení a sprístupnilo ju k verejnému nahliadnutiu v mieste obvyklým spôsobom. Správa o hodnotení bola verejnosti sprístupnená do 3. 2. 2005. Verejné prerokovanie podľa §17 zákona sa uskutočnilo dňa 1. 2. 2005 na MsÚ vo Zvolene.

Mesto Zvolen z hľadiska rozvoja mesta ako aj z územnoplánovacieho hľadiska vo svojom liste č. 05-17949/2004 zo dňa 6.4.2004 k zámeru, vznieslo pripomienku k navrhovanému napojeniu rýchlostnej cesty R2 priamo na stavbu rekonštrukcie cesty 1/50 Zvolen - Pusty hrad - Neresnica. III. stavba, ktorá bola projektovaná a povolená ako miestna komunikácia v kategórii MS a vo funkčnej triede A2 s riešením mimoúrovňových ale aj úrovňových križovaní a križovatiek, s napojením a obsluhou celého dotknutého územia priamo na rekonštruovanú cestu 1/50, vrátane situovania zastávok pre mestskú hromadnú dopravu, a teda bez riešenia súbehu v celej trase zastavaným územím mesta Zvolen po km 238.891. Zámer vôbec nehodnotil dopady na životné prostredie vedenia rýchlostnej cesty R2 v úseku Budča - Zvolen, v zastavanom území okresného mesta.

Mesto Zvolen, na základe uvedených skutočností a po verejnom prerokovaní správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 1. 2. 2005 na MsÚ vo Zvolene, dáva nasledovné stanovisko:

- súhlasí so správou o hodnotení R2 Zvolen - Lovinobaňa v úseku Zvolenská Slatina – Lovinobaňa,
- úsek trasovaný cez zastavané územie mesta Zvolen považuje za jeden z možných variantov vedenia rýchlostnej cesty od napojenia na rýchlostnú cestu R1 a požaduje

vypracovať ďalšie alternatívy vedenia rýchlostnej cesty R2 na celom území mesta Zvolen so zreteľom na možný obchvat mesta Zvolen,

- požaduje vypracovať zámer pre posúdenie vplyvu na životné prostredie pre celé územie mesta Zvolen od napojenia na rýchlostnú cestu R1.

Mesto Detva (list zo dňa 21.2.2005, č. Výst.1000/04)

informuje, že verejné prerokovanie sa uskutočnilo 3. 2. 2005, na ktorom bolo dohodnuté, že alternatívne riešenie modrého variantu trasy R2 na estakádach nad úrovňou terénu, čo bude znamenať menší vplyv na okolité chránené lokality. Uvedené riešenie mesto prekonzultuje so Správou CHKO Poľana 9.2.2005. Tohto rokovania sa zúčastnili aj obyvatelia červeným variantom dotknutých lokalít a dňa 9. 2. 2005 mesto obdržalo ich vyjadrenie k verejnému prerokovaniu, ktoré zaslali aj na MŽP SR. Na rokovaní dňa 9. 2. 2005 požadovala S - CHKO Poľana trasu modrého variantu z hľadiska technického riešenia alternatívne navrhnúť tak, aby bolo čo najmenej negatívne ovplyvnené životné prostredie. Na uvedených rokovaniach prezentovalo mesto Detva nasledovné stanovisko, ktoré má k návrhu R2 už od začiatku, pričom toto stanovisko zaujímame aj k hodnotiacej správe:

- Nakoľko červený variant je v rozpore s platným územným plánom sídelného útvaru, rozvojovými zámermi mesta a novonavrhovanou koncepciou sídelnej štruktúry mestských častí Piešť I., Piešť II. a Krné, mesto Detva presadzuje modrý variant upravený tak:
 - aby mal čo najmenší negatívny dopad na životné prostredie,
 - aby nezasahoval do oploteného areálu KOLIBY, a.s. Krivec I., resp. aby tento zásah bol taký, ktorý nebude brániť užívaniu pozemku pre autoškolu, pričom dopravné trasy budú logicky sústredené v jednom koridore.

V ďalšom stupni PD musí byť navrhnuté také technické riešenie modrého variantu, (estakáda ponad Slatinu) aby bol čo najmenší negatívny dopad na životné prostredie.

Uvedené požiadavky zdôvodňuje nasledovne:

- Trasa červeného variantu prechádza cez rozostavaný rodinný dom v Piešti I. V častiach Krné, Piešť I. rozdeľuje jestvujúcu zástavbu tak nevhodne, že oddelí rodinné domy od záhrad a polí za nimi, čím zamedzí prístup na obrábané pozemky pri domoch.
- V lokalite Krné nie je vybudovaný verejný vodovod. Dažďové povrchové vody z telesa cesty by stekali na pozemky, kde sú studne. Z tohto dôvodu je potrebné i toto územie z vodohospodárskeho hľadiska chrániť, a to i pre prípad možných havárií.
- V mapovom podklade nie sú niektoré domy vkreslené podľa skutočnosti. Vzhľadom k tomu sú navrhnuté protihlukové zábrany nedostatočné.
- Červený variant tu nevhodne posúva jestvujúci koridor zvýšeného hluku, medzi cestou I/50 a železničnou traťou, do obytnej zóny.
- Smerom do mestských častí Piešť I. a Piešť II. je už vybudovaný verejný vodovod aj plynovod, nakoľko tu bola plánovaná výstavba rodinných domov, ktorá je zapracovaná v koncepte územného plánu.
- Vzhľadom na jestvujúci dopravný systém v meste, mesto uprednostňuje napojenie R2 ponad areál SAD, a.s., Zvolen, prevádzka Detva, ktoré je v priamej návaznosti na hlavnú dopravnú kostru mesta, cestu III/06628.
- Z hľadiska ochrany životného prostredia, a stanoviska SAD, a. s., Zvolen, sa však javí reálnejšie napojenie R2 na cestu I/50 MUK, vybudovanou pred týmto areálom.
- Pôvodne navrhovaná poloha MÚK pri ČOV je pre mesto nevhodná z hľadiska mestského dopravného systému, pričom by došlo k nadmernému dopravnému zaťaženiu miestnej komunikácie. Pripája R2 na cestu I/50 do križovatky, ktorá je cca 30 metrov vzdialená od vedľajšej križovatky, pričom tento dopravný uzol je už teraz v rozpore s STN.
- Uvedené stanovisko je v súlade s platným územným plánom mesta "ÚPN-SÚ Detva" a so spracovávaným "ÚPN-SÚ Detva".
- Stanovisko mesta Detva podporuje Banskobystrický samosprávny kraj a občania mesta, nakoľko sa v ňom chráni jestvujúca zástavba a aj plánovaná výstavba, doterajšie využívanie krajiny ľuďmi (jej funkčnú štruktúru), kvalita života a zdravé životné prostredie pre obyvateľov.

Obec Lieskovec (list zo dňa 15. 2. 2005, č. 105/05/OcÚ)

oznamuje, že za prítomnosti 53 občanov dňa 28. 1. 2005 sa uskutočnilo verejné prerokovanie správy o hodnotení z ktorého zaslalo nasledovné stanovisko :

- Žiada akceptovať pripomienku občianky Ing. Zuzany Fábryovej o umiestnenie protihlukovej bariéry už počas výstavby rýchlostnej cesty v dotknutých úsekoch.
- Žiada v ďalšom stupni projektu vyriešiť pre občanov obce prechod do priľahlého lesa HÁJ, ktorý sa využíva na turistické a rekreačné účely. Doteraz bol voľný prechod cez štátnu cestu I/50 smerom k firme SLOVASFALT. Po vybudovaní R2 to nebude možné.
- Na mape č. 2/1 od Lieskovca smerom do Zvolena po mimoúrovňovú križovatku Bučina nie je jasne vyznačené či v tomto úseku bude naďalej v prevádzke cesta I/50, pretože v úseku medzi cestou a železničnou traťou sa nachádza ŠLP Zvolen, prevádzka Lieskovec, kde je veľká prekládka dreva a doteraz nákladné motorové vozidlá vychádzali s drevom priamo na túto cestu smerom do Zvolena. V prípade zrušenia možnosti výjazdu priamo na I/50 by tieto autá museli prechádzať cez obec Lieskovec, čo je nevyhovujúce. Žiadame vyriešiť tento výjazd zo ŠLP Zvolen, prevádzka Lieskovec.

Obec Zvolenská Slatina (list zo dňa 10. 1. 2005, č. 1111/2004)

s predloženou správou o hodnotení súhlasí s podmienkou, že i naďalej trvá na vyjadrení zo dňa 9.2.2004, riešiť MÚK nie ako výhľadovú ale navrhovanú vzhľadom na št. cestu II/591, ktorá prechádza obcou a napája sa na št. cestu I/50 v obci.

V prípade nerealizovania MÚK súčasne s výstavbou R2 sa pre obec Zvolenská Slatina nevyrieši doprava motorových vozidiel, ktoré smerujú z oblasti V. Krtíš, Lučenec až Košice smerom na Banskú Bystricu, Ružomberok a Oravu. Jedná sa o vozidlá, ktoré nemajú diaľničnú známku a i naďalej budú prechádzať cez obec Víглаš a Zvol. Slatinu a budú smerovať z cesty I/50 a pokračovať na Banskú Bystricu po št. ceste II/591. Vybudovaním MÚK by sa táto situácia vysoko vylepšila v prospech oboch spomínaných obcí a svoj význam by mala aj R2, ktorá by vybudovaním MÚK na 100 % vyriešila prechod vozidiel zo spomenu-tých okresov a regiónov.

Obec Podkriváň (list zo dňa 7. 2. 2005, č. 23/05)

oznamuje, že dňa 1. 2. 2005 sa v obci Podkriváň okres Detva konalo verejné prerokovanie. Požiadavky zo stanoviska k zámeru neboli zahrnuté a premietnuté do rozsahu hodnotenia, ktoré písomne žiadali listom dňa 1. 6. 2004.

Zo stretnutia vyplynulo, že :

- v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v rámci územného konania, žiada riešiť v km 27,30, kde sú postavené 3 rodinné domy ich budúcnosť. Zároveň prikladá kópiu listu č. 215/2004 zo dňa 1. 6. 2004 kde sú uvedené požiadavky obce a ktoré sa na stretnutí občanov dňa 1.2.2005 prejednávali so zástupcami Slovenskej správy ciest B. Bystrica a to:
 - aby boli zachované zástavky rýchlikových autobusov,
 - podchod pre peších chodcov pri žel. stanici,
 - odbočka z hlavnej cesty I/50 na Dolné lazy,
 - odbočenie do obce Podkriváň,
 - riešiť záber 3 rodinných domov v navrhovaných variantoch.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania

Verejné prerokovania mali rovnaký začiatok.

Po všeobecnom úvode nasledovala prezentácia výsledkov správy o hodnotení spracovateľom tejto správy firmou Ekojet, spol. s r.o., ako aj úvodné informácie o projekte zo strany navrhovateľa - Slovenská správa ciest, IVSC, Banská Bystrica.

Investora zastupoval p. Gašperan, ktorý podal stručnú informáciu o doterajšom priebehu projektu výstavby rýchlostnej cesty R2 v úseku Zvolen - Lovinobaňa a o etapách jeho posudzovania podľa zákona.

Spracovateľ správy o hodnotení p. Šembera informoval o výsledkoch správy o hodnotení, o jednotlivých variantoch (červený, modrý, zelený) a ich trasovaní na k. ú. Kriváň. Ďalej informoval obyvateľov o preferovanom červenom variante z pohľadu životného prostredia a záujmov ochrany prírody. Spomenuté boli pozitívne vplyvy realizácie tejto stavby -

zníženie hluku, emisii na ceste 1/50 ako aj negatívne vplyvy a opatrenia na ich elimináciu (protihlukové opatrenia).

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 1. 2. 2005 na MÚ Zvolen (15 občanov)

Investor informoval o trase rýchlostnej cesty na k. ú. Zvolen. Ďalej informoval, že napojenie mesta Zvolen na komunikáciu R2 bude riešené v samostatnom projekte, ktorý bude posudzovaný vo variantných riešeniach aj z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Bolo konštatované, že v uvedenom úseku sa navrhuje mimoúrovňová križovatka Bučina, ktorá bude prepájať rýchlostnú cestu s navrhovanou zbernou komunikáciou Spomenuté boli pozitívne vplyvy realizácie tejto stavby - zníženie hluku, emisii na ceste 1/50 ako aj negatívne vplyvy a opatrenia navrhnuté pre ich elimináciu (protihlukové opatrenia, nadchody a priepusty pre migrujúcu zver).

Na verejnom prerokovaní boli vznesené tieto otázky a pripomienky:

Mesto Zvolen zastúpené pracovníkmi mestského úradu, dotknutými komisiami mesta a prítomnými občanmi vznieslo počas diskusie so spracovateľom správy o hodnotení a investorom nasledovné pripomienky:

- správa o hodnotení nerieši úsek Zvolena vo viacerých variantoch, všetky varianty v tomto úseku sú vedené v totožnom koridore,
- konštatuje, že nie sú dostatočne popísané vplyvy rýchlostnej cesty na mesto Zvolen,
- nie sú riešené kumulatívne vplyvy stavieb nadväzujúcich na úsek R2 Zvolen - Lovinobaňa: cesta Zvolen - Pustý hrad - Neresnica, na ktorú bolo vydané územné rozhodnutie, vplyvy od cesty R3, ktorá sa napája pri Neresnici, vplyvy cesty R1 Žiar nad Hronom – Banská Bystrica,
- žiada doriešiť samostatným projektom napojenie mesta Zvolen na rýchlostnú komunikáciu R2 vo viacerých variantoch,
- pripomienky mesta Zvolen k zámeru tejto komunikácie neboli rozpracované.

Na pripomienky mesta Zvolen reagoval *p. Gašperan* konštatovaním, že technická štúdia, ktorá bola podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení neriešila komplexne Zvolen nakoľko ide o veľmi náročný dopravný uzol. Mesto Zvolen bude riešené v samostatnom projekte vo viacerých variantoch, pričom bude riešená aj problematika zaústenia R3 komunikácie ako aj vlastne prevedenie dopravy od napojenia rýchlostnej cesty R2 na rýchlostnú cestu v smere Zvolen – Lučenec. Investor konštatoval, že nebolo možné posúdiť tieto vplyvy komplexne v takomto rozsahu aj vzhľadom na skutočnosť, že posudzovanie R3 cesty ešte nebolo ukončené.

Spracovateľ správy o hodnotení reagoval, že úlohou spracovateľa bolo posúdiť úsek od Zvolena po Lovinobaňu, úsek prechádzajúci stredom mesta „Zvolen - Pustý hrad -Neresnica“, na ktorý táto stavba nadväzuje, nebol z tohto dôvodu zahrnutý do hodnotenia. Ďalej bolo konštatované, že hodnotenie kumulatívnych vplyvov na mesto Zvolen nebolo súčasťou rozsahu hodnotenia, ktorý vydalo MŽP SR a v ktorom určilo oblasti, ktoré si vyžadovali zvýšenú pozornosť pri spracovaní správy o hodnotení. Z tohto dôvodu neboli kumulatívne vplyvy hodnotené v správe o hodnotení.

Ing. Gašperan ďalej konštatoval, že technická štúdia tvoriaca podklad pre správu o hodnotení bola spracovaná len pre úsek Zvolen - Lovinobaňa, ktorý nadväzuje na cestu Zvolen - Pustý hrad - Neresnica, III. stavba, ktorá bola projektovaná ako cesta s neobmedzeným prístupom. Pri spracovaní dokumentácie k tejto ceste sa uvažovalo aj s využitím jej koridoru aj pre trasu rýchlostnej komunikácie R2 Investor si uvedomuje skutočnosť, že táto stavba nebola posudzovaná podľa zákona, a preto neboli doteraz hodnotené všetky súvisiace vplyvy s touto činnosťou.

Ďalšiu pripomienku vzniesol *Ing. Miroslav Kusein*, ktorá sa týkala problematiky bariérovosti stavby rýchlostnej komunikácie R2 v prípade, ak bude vedená stredom mesta a z toho vyplývajúce obmedzenia pre urbanizmus mesta Zvolen. Pripomienka sa týkala pripravovanej technickej štúdie, ktorá bude riešiť komplexne mesto Zvolen ako dopravný uzol.

Verejného prerokovania sa zúčastnili aj obyvatelia obce Zvolenská Slatina, ktorí požadovali väčšie odklonenie trasy modrého variantu od plánovanej a súčasnej výstavby rodinných domov.

Na túto pripomienku reagoval zástupca investora *Ing. Gašperan*, ktorý konštatoval, že verejné prerokovanie pre k. ú. Zvolenská Slatina sa konalo 28. 1. 2005. Na tomto prerokovaní starosta obce Zvolenská Slatina a zúčastnení občania vyjadrili kladné stanovisko k predloženému modrému variantu bez ďalších pripomienok. Ďalej spomenul, že trasa modrého variantu bola na základe požiadavky obce upravovaná, keď trasa komunikácie bola oproti pôvodnému riešeniu oddialená od obytnej zástavby. V danom úseku na vzdialenosť cca 500 m od zástavby rodinných domov. Dotknutým občanom bolo odporučené, aby svoju požiadavku tlmočili prostredníctvom obce Zvolenská Slatina alebo priamo na MŽP SR.

Po vyčerpaní otázok p. *Mikušová* ukončila diskusiu a uzavrela verejné prerokovanie.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 28. 1. 2005 v kultúrnom dome v Lieskoveci (41 občanov)

Bolo skonštatované, že modrý variant je v predmetnom úseku prijateľnejší na základe konzultácií s obcou a poľnohospodármi. Ďalej bolo uvedené, že na základe hlukovej štúdie sú v území navrhnuté protihlukové steny (v km 3 -3,5). Z hľadiska emisií sa potvrdilo, že budú dodržané zákonom stanovené limity pre krátkodobé aj dlhodobé koncentrácie. Na existujúcej ceste I/50 dôjde ku poklesu emisií v dôsledku presmerovania dopravy na rýchlostnú cestu. Ďalej spracovateľ uviedol vplyvy rýchlostnej cesty na migráciu fauny a konštatoval návrhy nadchodov a podchodov v kritických úsekoch, kde dochádza ku zvýšeným kolíziám automobilov a zveri na existujúcej ceste I/50. Na záver spracovateľ vyzval občanov dotknutej obce k diskusii.

Z diskusie verejného prerokovania vyplynuli tieto pripomienky a závery:

Otázky:

Bude počas výstavby existujúca cesta I/50 uzatvorená, obmedzí sa doprava?

Obmedzí sa nákladná doprava cez obec, hlavne TIR ?

Odpoveď: Treba počítať s prevádzkou po ceste I/50, ale budú aj etapy, kedy bude potrebné odkloniť dopravu už vo Zvolene. Nevyklučuje sa aj úplné vedenie dopravy po lieskovskej ceste. Bude ale potrebné budovať a stavať aj za premávky. Je predpoklad, že rýchlostná cesta prevezme všetku tranzitnú dopravu, nedá sa však úplne vylúčiť prejazd nákladnej dopravy cez obec, hlavne sa jedná o cieľovú nákladnú dopravu.

Otázka: Aký je termín výstavby?

Odpoveď: p. *Gašperan* - Oboznámil prítomných o celom procese stavebnej činnosti, ktorý nasleduje po procese posudzovania. Vysvetlil aj komplikovanú situáciu vo Zvolene, čo je pre Lieskovec a výstavbu na jeho k. ú. dôležité. Z toho vyplynul záver, že úsek na k. ú. Lieskovec bude zrejme pozdržaný a ak sa začne pracovať na projektoch v ďalších stupňoch, tak to bude pravdepodobne od križovatky pred Zvolenskou Slatinou smerom na Kriváň. Prvá etapa s najväčšou pravdepodobnosťou nezačne od Zvolena.

Otázka: Ako bude riešená prístupová cesta pre Slovasfalt?

Ako bude vyriešený prechod pre občanov z obce do lesa „Háj“, ktorý sa využíva na rekreačné účely ?

Odpoveď: Daná problematika sa bude podrobnejšie riešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby. Dnes nie je úplne upresnená trasa a zrejme ani nie je iná možnosť ako ísť cez areál Slovasfaltu. Táto situácia by sa dala vyriešiť predĺžením mostného objektu nad Slatinou a železničnou traťou o jedno až dve polia, čím by sa zabezpečil prístup aj do priľahlého lesa a areál by síce zostal obmedzený, ale bol by pod mostom. Prístupová cesta od Lieskovca by potom bola vedená po existujúcej ceste I/50, cez existujúci most na železničnou traťou. TŠ uvažuje s prístupom po poľnej ceste vedenej z obce Lieskovec s úrovňovým prejazdom cez železničnú trať a vedením pod navrhovaným mostom na rýchlostnej ceste. Slovasfaltu bolo odporučené dať písomné pripomienky na Slovenskú správu ciest, IVSC, v Banskej Bystrici, alebo v rámci procesu posudzovania ešte aj na MŽP SR.

Na základe pripomienky *Ing. Fábryovej* bolo požiadané o umiestnenie protihlukovej bariéry už počas výstavby rýchlostnej cesty v dotknutých úsekoch.

Otázka: Bude naďalej v prevádzke cesta I/50 od Lieskovca po mimoúrovňovú križovatku Bučina? Jedná sa nám o firmu ŠLP mesta Zvolen, ktorá sa nachádza pod cestou I/50, kde je umiestnená veľká prekládka dreva a z ktorej dodnes nákladná doprava vychádza s drevom

priamo na túto cestu. V prípade zrušenia možnosti výjazdu priamo na cestu I/50 (ako súdežnú s RC), by tieto vozidlá museli prechádzať cez obec Lieskovec, čo je nevyhovujúce. Zároveň upozorňujeme, že v TŠ je obsluha prevádzok Slovasfaltu a ŠLP a prístup od obce Lieskovec do lokality „Háj“ uvažovaná z miestnej komunikácie, ktorá je vedená úrovňovým prejazdom cez železničnú trať. Uvedené riešenie je nereálne, nakoľko železničné priecestie na danej miestnej komunikácii bolo zrušené v 80-tich rokoch zo strany mesta Zvolen a ŽSR.

Odpoveď: V TŠ sa s predĺžením súdežnej cesty od Lieskovca až po MÚK Bučina neuvažuje.

Uvedená otázka riešenia prístupu uvedených lokalít (prevádzka Slovasfaltu, ŠLP, „Háj“) bude nanovo riešená v rámci spracovania TŠ vedenia rýchlostnej cesty mestom Zvolen, v ktorej bude nanovo posúdená aj možnosť predĺženia súdežnej komunikácie až do križovatky Bučina, čím by sa zabezpečila obsluha daného územia a odklon súdežnej dopravy mimo obec Lieskovec.

Po vyčerpaní otázok starostka obce ukončila diskusiu a spracovateľ upozornil, že je možné správu o hodnotení stále pripomienkovať a správa je na nahliadnutie na obecnom úrade.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 3. 2. 2005 na OcÚ Zvolenská Slatina (25 občanov)

Spracovateľ správy ohodnotení informoval o výsledkoch posudzovania, o jednotlivých variantoch (červený, modrý, zelený) a ich trasovaní na k. ú. Zvolenská Slatina. V správe o hodnotení je modrý variant upravený podľa požiadaviek obce, tak aby vyhovoval územnému plánu obce. Tento variant je vedený vo väčšej vzdialenosti od obce rešpektujúc plánovanú výstavbu rodinných domov.

Na verejnom prerokovaní holi vznesené otázky a pripomienky:

Otázka: Občania sa pýtali na protihlukové opatrenia a zákonom povolené hladiny hluku.

Odpoveď: Dotknuté územie sa podľa nariadenia vlády č.40/2002 o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami zaraďuje do 3. pásma, kde platia nasledovné najvyššie prípustné hladiny hluku: denný čas 60 dB a nočný čas 50 dB. Protihlukové opatrenia sú navrhnuté v katastri obce Zvolenská Slatina len v červenom variante v úseku od 7,6 - 8,0 km trasy.

Otázka: Aké sú termíny pre prerokovania v rámci procesu posudzovania?

Odpoveď: Začiatkom februára budú predložené zápisy z verejných prerokovaní na MŽP SR, na základe stanovísk dotknutých orgánov bude následne vypracovaný posudok a do 1 mesiaca zverejní MŽP SR záverečné stanovisko k celému projektu.

Starosta obce vyjadril súhlasné stanovisko s návrhom modrej trasy rýchlostnej cesty, ako aj s umiestnením mimoúrovňovej križovatky. Ďalej poznamenal, že trasovanie cesty v tomto variante umožní zachovanie meliorácií a dobrého prístupu k pozemkom, zároveň rešpektuje stanovisko dotknutých občanov obce Zvolenská Slatina, ktorí žiadali odklon trasy od súčasnej ako aj plánovanej výstavby rodinných domov v severnej časti obce. Pán starosta spomenul, že rýchlostná komunikácia bolo prerokovaná s dotknutými obyvateľmi aj na úrovni obecného zastupiteľstva a občania nemajú žiadne výhrady voči tejto komunikácii v modrom variante.

Po vyčerpaní otázok starosta obce ukončil diskusiu a uzavrel verejné prerokovanie.

Záznam z verejného prerokovania správy obcí Viglaš a Stožok konaného dňa 1.2.2005 v kultúrnom dome Viglaš (17 občanov)

Po všeobecnom úvode nasledovala prezentácia spracovateľa správy o hodnotení:

Spracovateľ správy informoval o výsledkoch posudzovania, o jednotlivých variantoch (červený, modrý, zelený) a ich trasovaní na k. ú. Viglaš a Stožok. Bolo skonštatované, že pre obec Stožok bol vypracovaný v dodatku k technickej štúdií modrý variant, ktorý obec požadovala aj vzhľadom na územný plán. Tento variant je pre obec Stožok v predmetnom úseku prijateľnejší na základe konzultácií s obcou. Spracovateľ uviedol, že boli vykonané osobne konzultácie so zástupcami obcí, aby boli vyriešené pripomienky ku predloženej správe o hodnotení. Ďalej bolo spomenuté, že na základe hlukovej štúdie sú v území navrhnuté protihlukové steny. Ďalej spracovateľ uviedol vplyvy rýchlostnej cesty na chránené územia a konštatoval, že vzhľadom na budovanie cesty na násype nebude hladina

podzemnej vody a flóra v chránených územiach ovplyvnená. Spracovateľ informoval o výruboch vegetácie v dotknutom území.

Z diskusie verejného prerokovania vyplynuli tieto pripomienky a závery:

Otázka: Aká je reálnosť výstavby projektu a kedy sa začne výstavba pre obec Víglaš?

Odpoveď: p. Gašperan - vysvetlil procesnosť posudzovania a postup prípravy stavby až po vydanie stavebného povolenia a uviedol fakty, že od obce Zvolenská Slatina po Kriváň je potrebné riešiť trasu čo najrýchlejšie, pretože už v roku 2010 parametre cesty nebudú vyhovovať hustote dopravy. Uviedol, že ak sa bude dariť v príprave stavby, v roku 2007 - 2008 by mohla byť vo výstavbe prvá etapa.

Otázka: Aké bude trasovanie modrého variantu na k. ú. Stožok?

Odpoveď: V km 17,5 až mimoúrovňová križovatka Detva je ešte možná korekcia trasy mimo trasu produktovodu a s ohľadom na záber poľnohospodárskych pozemkov a sprístupnenie zostatkových plôch.

Otázka: Plánujú sa protihlukové bariéry, ako blízko a z akých materiálov?

Odpoveď: Protihlukové bariéry navrhnuté sú, ale pre k. ú. Víglaš a Stožok sa s nimi vzhľadom na situáciu nepočíta. Ďalej boli objasnené podmienky zakladania protihlukových bariér a materiálové možnosti pre ich budovanie.

Otázka: Čo sa bude robiť s existujúcou cestou I/50?

Odpoveď: Informácia o prerozdelení dopravy po výstavbe rýchlostnej cesty.

Obec Stožok podala kladné vyjadrenie ku stavbe modrého variantu.

Starosta obce Víglaš prisľúbil pomoc investorovi pri výkupoch pozemkov za účelom urýchlenia procesu výstavby.

Po vyčerpaní otázok starosta obce ukončil diskusiu, a uviedol, že za obec Víglaš a Stožok zásadné pripomienky nemajú.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 3.2.2005 na MÚ Detva (31 občanov)

Investor informoval o návrhu alternatívnych polôh križovatiek a o zmene trasy modrého variantu podľa požiadaviek mesta Detva. Ďalej uviedol, že obidva navrhované varianty na k. ú. Detva tak, ako sú uvedené v správe o hodnotení sú z pohľadu dopravy a finančných nákladov rovnocenné.

Spracovatelia správy o hodnotení informovali o výsledkoch posudzovania, o jednotlivých variantoch (červený, modrý, zelený) a ich trasovaní na k. ú. Detva. Bolo skonštatované, že v dotknutom úseku na k. ú. Detva boli navrhnuté alternatívne polohy križovatiek a trasa v modrom variante bola posunutá podľa požiadaviek mesta Detva. Spomenuté boli pozitívne vplyvy realizácie tejto stavby - zníženie hluku, emisií na starej ceste 1/50 ako aj negatívne vplyvy a opatrenia, navrhnuté pre ich elimináciu (protihlukové opatrenia, nadchody a priepusty pre migrujúcu zver).

Samostatná časť prezentácie bola venovaná problematike ochrany prírody. Spomenuté boli prvky ochrany prírody a ÚSES, nachádzajúce sa v trase jednotlivých variantov (genofondové lokality, regionálny biokoridor Slatina). Spracovateľ upozornil, že trasa je vedená v riešenom úseku cez navrhované Chránené vtáčie územie Poľana. Preferovaným variantom z pohľadu vplyvov na životné prostredie je podľa spracovateľa správy variant červený, ktorý menej narúša prírodné prostredie s výskytom viacerých chránených a ohrozených druhov flóry a fauny a nebude predstavovať dodatočné náklady na protipovodňovú ochranu.

Spracovateľ územného plánu mesta a spracovateľ dopravy informovali o rýchlostnej ceste a jej variantných riešeniach v kontexte súladu s pripravovaným územným plánom mesta Detva. Preferovaný variant z pohľadu územného plánu je variant modrý, vedúci v blízkosti vodného toku Slatina. Územný plán obce uvažuje s rozvojom sídelnej štruktúry v mestských častiach Piešť I. a II., kde je situovaný variant červený. Z pohľadu polohy mimoúrovňových križovatiek boli navrhnuté 2 nové polohy tejto križovatky, ktoré sú preferované mestom Detva a umožnia napojenie cesty R2 na jeho hlavnú dopravnú kostru.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky:

Otázka: V akom rozsahu a kde sú navrhované protihlukové opatrenia?

Odpoveď: p. Šembera - ukázal prítomným dotknutým občanom protihlukové opatrenia na mape tvoriacej grafickú prílohu správy o hodnotení. Na k. ú. Detva je celkovo

navrhovaných v červenom variante 1 500 m a vo variante modrom 1 200 m protihlukových stien.

Otázka: Ako bola hodnotená ekologická únosnosť a do akej miery sa zohľadňuje únosnosť pri výbere preferovaného variantu?

Odpoveď: Ekologická únosnosť bola hodnotená podľa požiadaviek zákona. V správe o hodnotení je ekologická únosnosť spracovaná prostredníctvom zraniteľnosti jednotlivých zložiek životného prostredia na str. 80 - 84.

Mesto Detva zastúpené primátorom a dotknutými obyvateľmi vzneslo počas diskusie so spracovateľom správy o hodnotení a investorom nasledovné pripomienky:

- uprednostňuje realizáciu modrého variantu, vedúceho mimo sídelnej štruktúry a zastavaného územia mestských častí Piešť I. a II., kde je v súčasnosti vedený verejný vodovod a plynovod a uvažuje sa tu s ďalším rozvojom sídelnej štruktúry,
- požaduje umiestnenie mimoúrovňovej križovatky v jednej z dvoch alternatívnych polôh ponad areál SAD, aby bola križovatka napojená na hlavnú dopravnú kostru mesta resp. pred areálom SAD,
- červený variant je v rozpore s platnou územnoplánovacou dokumentáciou obce, kde je koridor rýchlostnej cesty znázornený v blízkosti vodného toku Slatina t.j. v trase modrého variantu,
- navrhuje alternatívne riešenie trasy rýchlostnej cesty - vedenie trasy v modrom variante na estakáde s menším dopadom na životné prostredie.

Pán Stehlík vznesol pripomienku - pre migráciu poľovnej zveri je výhodnejší modrý variant, nakoľko v predmetnom úseku nevytvára bariéru, ktorá blokuje zveri prístup k vodnému toku Slatina.

Diskusia ďalej pokračovala medzi dotknutými obyvateľmi, spracovateľom správy o hodnotení a investorom.

Zástupca obvodného úradu ŽP Zvolen prečítal stanovisko dotknutej odbornej organizácie Správy CHKO Poľana, ktorá konštatovala, že preferovaný variant z pohľadu záujmov ochrany prírody v danom úseku je variant červený, nakoľko trasa v tomto úseku neprechádza biotopmi národného a európskeho významu a nezasahuje do vodného toku Slatina a jeho biotopov. Ďalej bolo v stanovisku konštatované, že nebol spracovaný hydrogeologický prieskum pre dotknuté lokality (PR Pstruša, CHA Hrončička, lokalita medzi MÚK Detva a Kriváň), ktorý by umožnil posúdenie vplyvu stavby na zachovanie cenných lúčnych spoločenstiev.

Na danú pripomienku reagoval p. Šembera konštatovaním, že vykonanie hydrogeologického prieskumu v uvedených lokalitách nebolo podmienkou, stanovenou v rozsahu hodnotenia, ktorý bol vydaný Ministerstvom životného prostredia. Vplyvy na hydrologický režim uvedených lokalít sú popísané v príslušných kapitolách správy.

Zástupca investora konštatoval, že hydrogeologický prieskum nežadávali v podmienkach pre vypracovanie správy o hodnotení, bude zadaný v ďalšom stupni PD.

Zástupcovia mesta Detva a spracovatelia územného plánu navrhli alternatívne riešenie trasy rýchlostnej cesty, ktoré spočíva v trasovaní modrého variantu na estakádach nad úrovňou terénu, čo by znamenalo menší vplyv na okolité chránené lokality. Bolo odsúhlasené, že uvedený variant bude prekonzultovaný s S-CHKO Poľana na samostatnom rokovaní v prítomnosti zástupcov investora a mesta Detva v dohodnutom termíne 9. 2. 2005.

Súčasťou záznamu je ak list p. Golianovej za občanov Detvy, ktorí požadujú modrý variant.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 3. 2. 2005 v kultúrnom dome Kriváň (33 občanov)

Dotknutú obec zastupoval spracovateľ územného plánu *Ing. arch. Paško*, ktorý informoval dotknutých obyvateľov o územnom pláne obce ako aj o začlenení rýchlostnej komunikácie do územného plánu - jej variantných riešeniach. V závere svojej prezentácie konštatoval p. Paško, že trasovanie navrhovanej komunikácie tak ako je prezentované v správe o hodnotení je v súlade s pripravovaným územným plánom obce Kriváň.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky:

Otázka: Aký bude spôsob riešenia havarijných stavov na rýchlostnej ceste a o riziku kontaminácie okolitého prostredia.

Odpoveď: Na ceste je navrhnutá kanalizácia s lapačmi ropných látok, ktoré zamedzia kontaminácii vodného toku Slatina ropnými látkami.

Na základe ďalšej diskusie obyvateľov dotknutej obce so spracovateľom správy o hodnotení a investorom vyplynuli nasledovné body/pripomienky:

- v ďalšom stupni projektu vypracovať hlukovú štúdiu s návrhom protihlukových opatrení pre plánovanú výstavbu rodinných domov v severnej časti obce,
- preprojektovať tvar mimoúrovňovej križovatky do tvaru opačného B, z dôvodu menšieho vplyvu na dotknutú zástavbu rodinného domu,
- navrhnuť prechod pre zver v 26,3 km červeného variantu, kde trasa rýchlostnej cesty križuje potok a kde je zvýšený výskyt jelenej zveri.

Dotknuté poľnohospodárske družstvo Kriváň žiada:

- včasné informovanie o etapizácii výstavby rýchlostnej cesty v katastri dotknutej obce kvôli v súčasnosti poberaným dotáciám z EÚ,
- pri zábere meliorovanej pôdy vykonať následnú rekonštrukciu melioračných zariadení,
- zváženie umiestnenia skládky prebytočnej zeminy v inej lokalite ako je navrhovaná v správe ohodnotení, tak aby nebola lokalizovaná na najúrodnejšej pôde,
- zváženie zachovania objektu poľnohospodárskeho družstva - senníka, ktorý sa v grafickej prílohe správy o hodnotení nachádza v trase komunikácie.

Dotknutý občan bývajúcí v rodinnom dome na svahu (cca 26,5 km trasy červeného variantu), kde je trasa vedená v záreze požaduje v prípade kontaminácie studne alebo jej záberu zrealizovať náhradné napojenie rodinného domu na verejný vodovod v obci.

Požiadavka obce Kriváň vznesená mimo diskusie:

Zastupiteľstvo obce v rámci prerokovania záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov predmetnej stavby, žiada zriadenie obojstranného odpočívadla v úseku 23,5 km trasy podľa variantu „A“, pričom bolo odsúhlasené, že táto požiadavka bude uvedená v písomnom stanovisku obce a následne adresovaná MŽP SR.

Stanovisko navrhovateľa k požiadavke obce na zriadenie odpočívadiel:

Následne po vypracovaní technickej štúdie stavby R2 Zvolen - Lovinobaňa (v 11/2003), bola MDPT SR pod č. 1029/1230-04 z 22.11.2004 schválená „Konceptcia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na rýchlostných cestách v SR“, v rámci ktorej boli stanovené zásady rozmiestňovania a vybavenia odpočívadiel na rýchlostných cestách SR. V uvedenej koncepcii sa v riešenom úseku rýchlostnej cesty R2 Zvolen - Lovinobaňa, neuvažuje so zriadením odpočívadiel, tzn. ani na k. ú. Kriváň.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 1. 2. 2005 v kultúrnom dome Podkriváň (26 občanov)

V dotknutom úseku na k. ú. Podkriváň sú trasy rýchlostnej cesty vedené prevažne v totožnom koridore. Spomenuté boli pozitívne vplyvy realizácie tejto stavby - zníženie hluku, emisii na starej ceste I/50 ako aj negatívne vplyvy a opatrenia navrhnuté pre ich elimináciu (protihlukové opatrenia, nadchody a oplotenie pre migrujúcu zver).

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky;

- doriešiť trasovanie rýchlostnej cesty v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie tak, aby bolo rešpektované zachovanie nasledovných rodinných domov v trase tejto komunikácie: dom č. 176 - Ľubica Lapinová, dom č. 180 Božena Chlebničianová, dom č. 177 a 178 Anna Klumpárová,
- navrhnuť také opatrenia, aby bolo možné domy najbližšie k rýchlostnej komunikácii trvale obývať po jej spustení do prevádzky (protihlukové a protivibračné opatrenia),
- zachovanie zastávky diaľkového autobusu na starej ceste I/50,
- zachovanie podchodu pre peších pri železničnej stanici,
- zachovanie odbočky z hlavnej cesty I/50 na Dolné Lazy a priechodnosti všetkých komunikácií, ktoré bude rýchlostná cesta križovať.

Diskusia medzi investorom a dotknutými obyvateľmi sa sústredila najmä na vplyvy rýchlostnej cesty na obytné domy nachádzajúce sa v tesnej blízkosti trasy rýchlostnej komunikácie (27,5

- 28,0 km červeného variantu severne od tejto komunikácie) a možnosti dotknutých obyvateľov vyplývajúce z trasovania tejto komunikácie: technické možnosti pre elimináciu negatívnych vplyvov na obyvateľstvo, zmena trasovania s rešpektom zachovania obývatel'nosti dotknutých domov, výkupy pozemkov v dôsledku realizácie stavby a finančné kompenzácie.

Investor počas diskusie zvažoval aj zmenu trasovania rýchlostnej cesty v riešenom úseku s ohľadom na obytné domy. Typ terénu a vzdialenosť od ostatných obytných domov však neumožňuje viesť trasu v inom smere tak, aby neboli dotknuté iné obytné domy.

V závere investor konštatoval, že nie je možné v súčasnom stupni projektovej dokumentácie stanoviť, či predmetné objekty budú lokalizované v takej vzdialenosti od rýchlostnej komunikácie, ktorá by umožňovala ich trvalé obývanie. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie a s tým súvisiaca podrobnejšia mierka výkresov ako aj vytýčenie a zameranie trasy v teréne umožní tento vplyv posúdiť.

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 3. 2. 2005 na OcÚ Píla (11 občanov)

Bolo uvedené, že variant červený a zelený je vedený v tuneloch, variant modrý na estakádach. Ďalej informoval o preferovanom variante - variante modrom, ktorý je vedený na estakádach a nebude obmedzovať zver pri migrácii údolím a je prijateľnejší z ekonomického hľadiska.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky a boli prijaté návrhy:

Riaditeľka Správy CHKO Cerová vrchovina informovala o stanovisku dotknutej odbornej organizácie ochrany prírody. Vzhľadom na skutočnosť, že modrý variant je v predmetnom úseku vedený na estakáde a prechádza PP Krivánsky potok na území, ktorej platí 4. stupeň ochrany odporúča zrealizovať v predmetnom úseku červený tunelový variant, ktorý v minimálnej miere narúša prírodné prostredie.

Na základe ďalšej diskusie obyvateľov dotknutej obce so spracovateľom správy o hodnotení a investorom vyplynuli nasledovné pripomienky:

Obec Píla zastúpená starostom a dotknutými obyvateľmi žiada realizáciu červeného variantu „A“ z nasledovných dôvodov:

- nedôjde k demolácii objektov v trase (motorest u Filipa, firma Cardprodukt, s.r.o.),
- zábery poľnohospodárskej pôdy - trvalých trávnych porastov a lesného pôdneho fondu budú minimálne,
- záujmy ochrany prírody t.j. zachovanie PP Krivánsky potok budú zachované,
- v maximálnej možnej miere budú zachované migračné trasy vysokej zveri z Poľany smerom do Maďarska,
- dotknuté poľnohospodárske družstvo Kalinovčan žiada z dôvodu menšieho záberu PPF realizovať červený tunelový variant.

Majitelia Motorestu u Filipa, ktorý sa nachádza v trase modrého variantu, žiadajú z dôvodu možnej demolácie tohto objektu, zrealizovať v uvedenom úseku tunelový variant.

Zástupca navrhovateľa upozornil, že v ďalších stupňoch projektu bude nutné zväžiť aj ekonomické hľadisko predmetnej investície a údržby tunelových variantov. Dôležitým faktorom je aj dopravné hľadisko, nakoľko tunel by bol budovaný iba s polovičným profilom so zníženou rýchlosťou na 50 km/hod.

Zástupcovia odborných organizácií upozornili (S-CHKO Cerová vrchovina, Obvodný úrad ŽP Lučenec) na vedenie všetkých prvkov technickej infraštruktúry dolinou Krivánskeho potoka, ktoré už v súčasnosti narúšajú túto lokalitu a pri vedení trasy rýchlostnej cesty dolinou by bolo nevyhnutné tieto prvky prekladať.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 27.1.2005 na OcÚ Mýtňa (19 občanov)

Bolo konštatované, že rýchlostná cesta prechádza v 32,00 - 36,5 km k. ú. Mýtňa. Ďalej bolo uvedené, že rýchlostná cesta prevezme všetku tranzitnú dopravu zo súčasnej cesty I/50, ktorá prechádza dotknutými obcami a jej účelom bude predovšetkým odľahčenie tejto cesty od vplyvov tranzitnej dopravy, zníženie emisnej a hlukovej záťaže na súčasnej ceste. Na záver bolo skonštatované, že rýchlostná cesta splní všetky hygienické limity.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky:

Otázka: Kedy bude vybudovaná rýchlostná cesta a či je možné výstavbu tejto cesty urýchliť?
Odpoveď: p. Gašperan - podal informáciu o časovom priebehu procesu posudzovania a doplnil informáciu o minulé varianty zámeru v riešenom úseku. Z časového hľadiska sa bude budovať úsek od Zvolena po Kriváň po roku 2006, v úseku vednom na k. ú. Mýtna bude stavba realizovaná až po roku 2010. Až po posúdení dokumentácie z pohľadu životného prostredia bude nasledovať ďalšia etapa projektovej dokumentácie.

Otázka: p. Greksa (starosta) - vzniesol opätovne požiadavku na urýchlenie výstavby cesty v riešenom úseku s návrhom vybudovania dvojpruhovej komunikácie v prvej etape.

Otázka: Aké sú parametre cesty tzn. šírka a výška rýchlostnej cesty?

Odpoveď: Výška cesty na násype bude navrhnutá v závislosti od jej trasovania a križovania s prekážkami. V trase, ktorá obchádza obec Mýtna sa predpokladá výška násypu približne 5 m a šírka cestného telesa v päte násypu približne 35 až 40 m.

Občanov dotknutej obce Divín zastupoval starosta obce Ján Koza, ktorý vzniesol požiadavku dobudovania mimoúrovňovej križovatky v obci Mýtna. Požiadavka tejto križovatky je zdôvodnená rozvojovými zámermi obce najmä v oblasti cestovného ruchu a prepojením rýchlostnej cesty na rekreačný areál Ružiná ako aj na hrad Divín. Ďalším argumentom pre dobudovanie tejto križovatky je napojenie rýchlostnej cesty na cestný ťah Zvolen - Lučenec ako aj ťah Zvolen - Veľký Krtíš, čím poloha tejto križovatky nadobúda nový význam. Zdôvodnením tejto križovatky v danej lokalite je aj bezpečnostné hľadisko pre vybudovanie tunela (v červenom a zelenom variante navrhovanej cesty) v úseku trasy vedenom v doline Krivánskeho potoka, ktorý predchádza úsek v katastri obce Mýtna.

Odpoveď: p. Gašperan - upozornil na fakt, že vzdialenosť mimoúrovňových križovatiek je daná intenzitou dopravy na cestách, ktoré sú napojené na tieto križovatky, čo bolo dôležitým argumentom o umiestnení jednotlivých križovatiek na trase rýchlostnej cesty. Dôležitým faktorom je aj ekonomické zhodnotenie jednotlivých investícií, ktoré budú s rýchlostnou cestou súvisieť.

Záznam z verejného prerokovania konaného dňa 1. 2. 2005 v kultúrnom dome Lovinobaňa (18 občanov)

Bolo skonštatované, že modrý variant je v predmetnom úseku upravený podľa požiadaviek obce a je v súlade s jej územným plánom. Ďalej bolo spomenuté, že na základe hlukovej štúdie sú v území navrhnuté protihlukové steny a trasa cesty sa nedotýka v riešenom území žiadnych území ochrany prírody. Na záver bolo uvedené, že rýchlostná cesta spĺňa všetky hygienické limity.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky a pripomienky (plné znenie diskusie je zaznamenané na CD nosiči, ktorý je súčasťou tohto záznamu).

Otázka: Spracovateľ ÚPD dotknutej obce konštatoval, že trasovanie cesty je v súlade s územným plánom obce. Ďalej poznamenal, že je nevyhnutné trasu rýchlostnej cesty riešiť v zmysle širšieho kontextu a požiadaviek obce na jej územný rozvoj. V tejto súvislosti vzniesol požiadavku doriešenia cestného prepojenia obcí Lovinobaňa a Ružiná navrhnutou cestou III/050836 v úseku I/50 po cestu III/050104 v rozsahu 900 m, vrátane nadjazdu nad železničnou traťou a nad rýchlostnou komunikáciou R2. Táto požiadavka by mala zároveň riešiť dopravu rekreatantov do areálu vodnej nádrže Ružiná, nachádzajúcej sa na západ od dotknutej komunikácie vo väzbe na križovanie rýchlostnej cesty R2 a železnice. Realizáciou tohto napojenia by došlo k upusteniu využívania cestnej komunikácie vedúcej priamo cez obec Lovinobaňa pre dopravu rekreatantov. Navrhuje ďalej umiestniť novú mimoúrovňovú križovatku v obci Mýtna, za účelom vytvorenia dopravného koridoru - okruhu medzi obcami Lovinobaňa a Mýtna, ktorý by riešil aj dopravné požiadavky pre napojenie na rekreačný areál Ružiná. Pán Podmanický poznamenal, že bude nevyhnutné riešiť aj smerové a výškové usporiadanie rýchlostnej komunikácie R2 v lokalite železničnej zastávky s požiadavkami Slovenských železníc na zdvojnásobenie železničnej trate a obnovou budovy železničnej zastávky.

Odpoveď: p. Šembera - upozornil na význam a účel rýchlostnej cesty, ktorá bude mať významne pozitívny vplyv na celý región a odbremení súčasnú cestu I/50 od tranzitnej dopravy, jej využívanie pre dopravu rekreatantov medzi Mýtnou a Lovinobaňou je možné,

avšak je treba upozorniť na fakt, že rýchlostná cesta bude spoplatnená. V súčasnosti je zámer v predprojektovej príprave a investor sa bude danou pripomienkou bližšie zaoberať. Ide o ďalšiu investíciu, pri zvažovaní ktorej bude hrať úlohu aj ekonomická stránka investície.

Odpoveď: p. Gašperan - upozornil na fakt, že vzdialenosť a umiestnenie mimoúrovňových križovatiek je daná intenzitou dopravy na cestách, ktoré sú napojené na tieto križovatky, čo bolo dôležitým argumentom pre umiestnenie jednotlivých križovatiek na trase rýchlostnej cesty. Dôležitým faktorom je aj ekonomické zhodnotenie jednotlivých investícií, ktoré budú s rýchlostnou cestou súvisieť.

Otázka: Či bude zachovaná zastávka diaľkového autobusu v obci Lovinobaňa?

Odpoveď: Autobusová doprava je vecou súkromných dopravcov. Pokiaľ nebude dostatočný počet cestujúcich je pravdepodobné, že autobus nebude mať v obci zastávku. Na rýchlostnej ceste diaľkové autobusy nezastavujú, musia ísť do obce a zase sa vrátiť späť. Je to problém, ktorý musí vyriešiť rokovanie zástupcov obci s dopravnými prepravcami.

Otázka: Aký bude časový horizont výstavby rýchlostnej cesty?

Odpoveď: Orientačný čas ukončenia výstavby po úsek Lovinobaňa je rok 2010, 2012. Na základe výsledkov posúdenia vplyvov na životné prostredie sa odhaduje začiatok výstavby na jednom z úsekov medzi Zvolenom a Kriváňom po roku 2006.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

K správe o hodnotení bolo zaslané nasledovné stanovisko a odborný posudok.

Posudok podľa § 19 zákona

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval podľa ustanovení § 19, odsek 4 a 5 zákona RNDr. Ivan Jakubis, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 42 citovaného zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., dňa 4. 9.1997 pod číslom 203/97-OPV. Vo svojom stanovisku odporúča:

- v prvom úseku po Zvolenskú Slatinu riešiť obchvat Zvolena,
- v úseku od Zvolenskej Slatiny po Lovinobaňu v modrom variante s modifikáciami,
- v úseku Lovinobane modrý variant s doriešením križovatky a napojenia na nasledujúci úsek R2.

Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO biosférickej rezervácie Poľana (list zo dňa 20.1.2005, č. CHKOPO/21/2005)

Stanovisko nadväzuje na vyjadrenie k veci v štádiu zámeru (č. CHKOPO/142/2004 zo dňa 12.3.2004).

po oboznámení sa s predloženým návrhom konštatuje, že ich požiadavky uvedené v štádiu zámeru neboli zohľadnené, resp. postup v správe nebol dostatočne argumentovaný. Červený variant, ktorý odporúčili s podmienkami (viď stanovisko k zámeru), je pri PR Pstruša a CHA Hrončička situovaný cca 70 m od chránených území. V správe je uvedený predpoklad nenarušenia vodného režimu vzhľadom na nadúrovňové vedenie cesty v tomto úseku s priepustmi. Zatiaľ nebol vykonaný hydrogeologický prieskum, ktorý požadovali a ktorý by potvrdil spomenuté predpoklady neohrozenia predmetných CHÚ. S vykonaním prieskumu so zameraním na podzemné - podpovrchové vody sa potvrdí alebo nepotvrdí oprávnenosť ich požiadavky posunu cesty o 150-200m od CHÚ Pstruša a Hončička.

Medzi MÚK Detva a MÚK Kriváň poukázali na záujmové územie ochrany prírody a krajiny - posledné refúgium pôvodných aluviálnych lúk ako súčasť regionálneho biokoridoru vodného toku Slatiny. Evidujú tu 5 rastlinných spoločenstiev národného a 4 európskeho významu, zastúpenie chránených druhov flóry a fauny na národnej aj európskej úrovni. Celkove odporúčaný červený variant križuje a atakuje spomenuté refúgium v menšej miere ako modrý variant. Odporúčali červený variant s odklonom (bol načrtnutý v priloženej situácii kópie ortofotomapy stanoviska k zámeru). Konštatuje, že v predloženej správe sa zhodnocuje pôvodné vedenie červený variant predmetným úsekom, pričom sa neuvažuje s

možnosťou radikálneho narušenia vodného režimu a celkového negovania záujmového územia výstavbou a prevádzkou cesty R2. Túto otázku môže - obdobne ako pri kolízii s CHÚ Pstruša a Hrončička, zodpovedať len seriózny hydrogeologický prieskum. Vo väzbe na spomenuté refúgium upozorňuje, že na str. 82-83 chýbajú v odrazkách práve spomenuté typy vegetácie (aluviálne vlhké a mezofilné lúky pri Slatine). Na str. 83 v súvislosti s ohrozovaním živočíchov atakovaním až zrušením biotopov poukazuje práve na ohrozenosť spomenutých rastlinných spoločenstiev vedením červenej trasy bez odklonu.

V eliminačných opatreniach negatív v súvislosti so spriechodňovaním mostných objektov pre vydrú riečnu sú aktuálne suché lavice, respektíve vhodné profily objektov, v správe absentujú. V úseku na úrovni NPR Rohy sa prikláňa k červenému variantu, ktorý míňa CHÚ vo vzdialenosti cca 400 m (modrá je vedená ochranným pásmom CHÚ).

Konštatuje, že návrh rýchlostnej cesty je v kolízii s CHVÚ Poľana (národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území bol schválený Uznesením Vlády SR č. 636 z 9.7.2003). Pôvodný návrh CHVÚ bol upravený na dve časti, ktoré rozdeľuje železnica a súčasná cestná komunikácia Zvolen - Lovinobaňa. Preto navrhovaná cesta R2 zasahuje len do okrajovej -severnej časti južného segmentu CHVÚ. Preto vo väzbe na dôvod ochrany v tomto území a súčasný charakter spomenutej okrajovej časti CHVÚ je predpoklad negatívnych vplyvov plánovanej komunikácie len periférny.

Vzhľadom na horeuvedené odporúča realizovať červený variant s podmienkami v stanovisku k zámeru akcie. Riešenie červeného variantu v kolíznych úsekoch s ochranou prírody a krajiny bez požadovaných korekcií vedenia trasy považuje za správne len v prípade vykonania zodpovedného hydrogeologického prieskumu a ním potvrdenia zachovania prírodných hodnôt predmetných ekosystémov pri výstavbe aj pri prevádzke rýchlostnej cesty R2 v pôvodnej trase.

Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO biosférickej rezervácie Poľana – doplnenie
(list zo dňa 15. 2. 2005, č.j.CHKOPO/140/2005)

K horeuvedenej veci sa vyjadrili stanoviskom č. CHKO PO/21/2005 zo dňa 20.1.2005. Mesto Detva následne zvolalo pracovné rokovanie dňa 9. 2. 2005 na Mestskom úrade v Detve. Predmetom jednania boli možnosti úprav modrého variantu a polohovania mimoúrovňovej križovatky na k. ú. Detva.

V stanovisku k správe o hodnotení v zhode so stanoviskom k zámeru akcie (CHKO PO/142/2004) odporúčali červenú variantu s korekciami (viď stanoviská). Po zvážení argumentov na pracovnom stretnutí v Detve 9.2.2005 a potenciálnej kolízii navrhovaného odklonu červenej alternatívy medzi MÚK Detva a MÚK Kriváň s existujúcim priemyselným objektom upravujú predchádzajúce stanoviská k predmetnej akcii nasledovne.

Nadalej považuje červený variant za vhodnejší, predovšetkým na ňom trvajú v súvislosti s odklonom od NPR Rohy (územie európskeho významu v systéme NÁTURA 2000). Pri prechode popri chránených územiach Pstruša a Hrončička je modrý aj červený variant zhodný a podľa predložených pokladov situované cca 70 m od uvedených CHÚ. Vzhľadom na predmet ochrany a limitujúci vodný režim trvá na odklone od týchto území na 150 m. Samotnej výstavbe cesty bude predchádzať geologický a hydrogeologický prieskum. Pre zachovanie predmetu ochrany v PR Pstruša a CHA Hrončička je nevyhnutné technicky vyriešiť na základe výsledkov výskumu zachovanie priechodnosti telesa cesty podpovrchovými vodami v dostatočne širokých zónach popri týchto územiach.

V úseku MÚK Detva a MÚK Kriváň koriguje pôvodné preferovanie červeného variantu - v prípade realizovania modrého variantu, ktorý podstatne viac atakuje regionálny biokoridor rieky Slatina a v konečnom dôsledku výrazne neguje záujmové územie a biocentrum s výskytom národných a európskych biocenóz, požaduje vedenie cesty s maximálne možným severným príklonom k starej komunikácii, pri km 22.0 okrajom lesa (prikladá schematický náčrt odklonu modrého variantu v predmetnom úseku), križovanie Slatiny riešiť mimo úroveň toku, resp. premostením bez trvalej prekládky pôvodného koryta. Pri vedení v blízkosti toku v úseku cca 20.5 - 22.0 zachovať pôvodné koryto a brehové porasty Slatiny.

Združenie Slatinka Zvolen (list zo dňa 22.2.2005)

Pripomienky Združenia Slatinka k správe o hodnotení vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 Zvolen - Lovinobaňa na životné prostredie:

- V správe o hodnotení je konštatované, že „hodnotená činnosť neohrozuje zdravotný stav dotknutého obyvateľstva, vplyv činnosti je minimálny“ (kapitola X.) a ďalej, že „v širšom slova zmysle bude mať navrhovaná činnosť pozitívny vplyv na pohodu a kvalitu života v intravilánoch obcí, cez ktoré prechádza súčasná komunikácia I/50.“ (str. 87). V správe o hodnotení je však minimálne zdokumentovaný a zhodnotený vplyv výstavby a prevádzky cesty R2 na obyvateľstvo mesta Zvolen, hoci práve Zvolen je najväčším sídlom v trase tejto etapy cesty R2 (polovica dotknutých obyvateľov činnosti žije vo Zvolene - 43 789). Veľmi zjednodušujúco povedané: cesta R2 obchádza každé sídlo s pár sto obyvateľmi (čo je veľmi pozitívne), ale v prípade mesta Zvolen príde R2 priamo do sídla, oddelí Môťovú a sídliská Sekier a Bukovinka od zvyšku sídla, v dôsledku jej výstavby budú asanované rodinné domy a iné budú v tesnej blízkosti cesty ovplyvnené prevádzkou cesty, bude ovplyvnené rekreačné zázemie mesta (kúpalisko Nerenica, všesportový areál) - a tieto vplyvy nie sú dostatočne zhodnotené, čo môže mať veľký vplyv na hodnotenie dopadu činnosti na životné prostredie a výber optimálneho variantu činnosti.
- Na str. 108 (kapitola 4.8) - „hodnotená stavba bude mať pozitívny vplyv na služby, rekreáciu a cestovný ruch v dotknutom území. Nepredpokladáme zmenu existujúceho stavu využívania turistických a rekreačných lokalít...“ Podľa nášho názoru je nutné zhodnotiť vplyv na využívanie zariadení v meste Zvolen, ktoré by sa mali ocitnúť v bezprostrednej blízkosti cesty (najmä všesportový areál, kúpalisko Neresnica a celý areál kempingu).
- Na str. 111(kapitola 6) sa autori zaoberajú komplexným posúdením očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnaní s platnými právnymi predpismi. Deliacemu účinku komunikácie (vplyv na urbánny komplex a využitie krajiny) resp. bariérovému efektu (vplyvy na obyvateľstvo) sa prisudzuje iba hodnota 1 resp. 0 – teda „menší nepriaznivý účinok na obmedzenom území“ resp. „irelevantný vplyv“. V prípade mesta Zvolen však práve bariérový efekt a deliaci účinok komunikácie prináša veľmi negatívny vplyv na obyvateľstvo sídlisk Bukovinka a Sekier a časti mesta Môťová, nepriamo aj osadám Kráfova a Sekierska dolina a aj ostatným častiam mesta. Tento vplyv nie je v správe o hodnotení rozpracovaný a zhodnotený, z čoho, podľa nášho názoru, potom vyplýva aj priradenie hodnoty k týmto vplyvom hoci ide o vplyv na viac ako polovicu dotknutého obyvateľstva (43 789 zo 72 546).
- Napriek tomu, že vo viacerých častiach správy o hodnotení (napr. str. 107 a nasl.) sú informácie o významnosti cesty R2, napr. „zabezpečuje okrem tranzitnej dopravy hlavne dopravu medzi jednotlivými regiónmi Slovenska... Z medzinárodného hľadiska spája susediace štáty ...“, v správe ohodnotení nie je zdokumentovaný kumulatívny vplyv týchto významných ciest na mesto Zvolen - R2 začína vo Zvolene na pomerne úzkej križovatke, kde by mala končiť ďalšia významná rýchlostná cesta R3. Čo prinesie dovedenie významnej cesty R2 do zastavaného územia mesta životnému prostrediu mesta Zvolen, aj vzhľadom na extrémnu klimatickú charakteristiku Zvolenskej kotliny, nie je zhodnotený.
- V správe ohodnotení sa uvádza, že sú „minimálne nároky na zastavané územie, ... demolácie skladov - rozsah určí podrobnejšie riešenie...“ Podľa nášho názoru chýba zhodnotenie na zastavané územie mesta Zvolen, pretože cesta R2 nie je navrhnutá iba v priemyselnej časti mesta, ale aj v obytnej a zmiešanej časti a priamo ovplyvní aj zastavané územia mesta (najmä časť Môťová). V tejto časti mesta je navrhnutá cesta R2 v kolízii s niekoľkými rodinnými domami a bližšie k centru mesta s objektmi všesportového areálu. Vplyv cesty R2 na toto zastavané územie nie je

zdokumentovaný a zhodnotený, určite nebudú asanované iba „sklady“, ale aj rodinné domy, v ktorých dnes žijú ľudia, a možno aj ďalšie objekty (všešportový areál).

- Mesto Zvolen (a Zvolenská kotlina vôbec) má vzhľadom na svoje umiestnenie a pomery, extrémne klimatické charakteristiky s negatívnym dopadom na zdravotný stav obyvateľov. Vysoký počet dní s hmlami, teplotnými inverziami spolu s extrémne zlými rozptylovými podmienkami a s už dnes veľmi znečisteným ovzduším by mal byť zhodnotený spolu s kumulatívnym vplyvom dovedenia ciest R2 a R3 do zastavaného územia mesta. Toto zhodnotenie v Správe o hodnotení chýba. resp. časť o stave ovzdušia vo Zvolene (str.30) je spracovaná nedostatočne, hoci práve tieto informácie môžu mať významný vplyv na hodnotenie dopadu činnosti na životné prostredie.
- Mimoúrovňová križovatka „Bučina“ vo Zvolene je umiestnená „...približne v priestore odkaliska...“ resp. „...podľa ÚPN mesta...“. Podľa nášho názoru je takéto riešenie križovatky nedostatočné, aj vzhľadom na porovnanie rozpracovanosti napojenia a riešenia križovatiek v iných sídlach po trase R2. Vôbec nie je riešené trasovanie obslužnej komunikácie (dnešná 1/50). Keďže vo Zvolene by mala byť R2 vedená v trase dnešnej 1/50, táto bude zrušená a výstavba a prevádzka novej obslužnej komunikácie s veľkou pravdepodobnosťou prinesie ďalšie nároky na zastavané územie, využitie území, asanáciu objektov a samozrejme ďalšie negatívne vplyvy na životné prostredie. Tieto súvislosti nie sú v správe o hodnotení zdokumentované a zhodnotené, hoci môžu mať nepochybne vplyv na hodnotenie dopadu činnosti na životné prostredie a výber optimálneho variantu trasovania cesty R2.
- Mesto Zvolen je charakteristické tým, že pomerne veľa presunov obyvateľov je peších - vzdialenosti v meste sú také, že je možný pohodlný pohyb peších pri presunoch do zamestnania, škôl, centra mesta za kultúrou atď. Túto skutočnosť opisuje aj Územný generel dopravy mesta Zvolen, ktorý je v súčasnosti rozpracovaný v záverečných etapách. Predelením mesta rýchlostnou komunikáciou (návrhová rýchlosť 80 – 100 km/hod, obmedzený prístup atď.) dôjde k prerušeniu a znemožneniu prirodzeného pohybu obyvateľov medzi sídliskami Sekier, Bukovinka a časti Môťová s ostatnými časťami mesta Zvolen. Tento vplyv nie je v správe o hodnotení zdokumentovaný a zhodnotený, napriek tomu, že podľa nášho názoru ide o pomerne výrazný dopad na životné prostredie obyvateľov mesta.
- Na str. 54 sa uvádza, že v dotknutom území sa nenachádzajú „chránené druhy stromov“. Legislatíva však takýto pojem nepozná, pravdepodobne sa tieto informácie týkajú „chránených stromov“ v zmysle § 49 zákona č. 543/2002 Z. z o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Tento zákon ale v zmysle § 32 a nasledujúcich pozná chránené druhy rastlín, z ktorých niektoré druhy sú drevinami (resp. dorastajú do habitatu stromov), čiže informácie o „chránených druhoch stromov“ sa môžu týkať aj výskytu chránených druhov rastlín (drevín).
- Na str. 87 správy o hodnotení sa v súvislosti s pripomienkami vznesenými v predchádzajúcich etapách hodnotenia uvádza, že „pripomienky boli zapracované do tejto správy, pričom zásadný nesúhlas so zámerom stavby nebol vyjadrený.“ Podľa nášho názoru v správe o hodnotení nie sú zapracované dôležité požiadavky Mesta Zvolen vznesené v predchádzajúcich etapách hodnotenia, ktoré upozorňovali na problémy s trasovaním cesty R2 cez zastavané územie mesta resp. s dovedením R2 do mesta a ktoré boli nepochybne doručené na MŽP SR. So stanoviskom mesta Zvolen sa v plnom rozsahu stotožnila aj Komisia životného prostredia pri MsZ na svojom zasadnutí 18. 2. 2004 (uznesenie č. 8/2004)

Cieľom posudzovania vplyvov na životné prostredie je podľa zákona komplexné, odborné a verejné vyhodnotenie vplyvov konkrétnej činnosti na životné prostredie. V rámci tohto procesu sa v spolupráci s verejnosťou a ostatnými dotknutými orgánmi porovnávajú výhody a nevýhody jednotlivých variantov riešení zámerov s osobitným zreteľom na ekológiu a životné prostredie, určia sa potrebné opatrenia a vyberie sa optimálny variant.

V časti V. správy o hodnotení „Porovnanie variantov činnosti a návrh optimálneho variantu“ (str. 120 a nasl.) sa uvádza, že „k. ú. Zvolen, k. ú. Lieskovec - odporúčame realizovať modrý variant, ktorý je prijateľnejší zástupcom obce Lieskovec...“

V prípade cesty R2 je vo Zvolene navrhovaný prakticky jediný variant s trasovaním priamo cez intravilán mesta. Skutočne variantné riešenie R2 začína (podľa mapy č. 2/1) v km 3, 5 za mestom Zvolen, resp. pri obci Lieskovec. V meste Zvolen - sídle s najväčším počtom dotknutých obyvateľov, teda nie je možné vybrať optimálny variant a naplniť cieľ posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Z týchto dôvodov žiadame úsek Zvolen - Zvolenská Slatina (km 0, 0 - 7,5) vylúčiť z terajšieho posudzovania zámeru „Rýchlostná cesta R2 Zvolen - Lovinobaňa), aby sa na neho nevzťahovalo záverečné stanovisko MŽP SR a aby v dôsledku toho bolo potrebné opätovne posúdiť vplyv výstavby a prevádzky cesty R2 v meste Zvolen spolu s kumulatívnym vplyvom ostatných dopravných stavieb (najmä cesty R3).

Nesúhlasíme s trasovaním cesty R2 cez mesto Zvolen - žiadame aby cesta R2 obchádzala mesto Zvolen tak, ako obchádza iné sídla v trase.

Žiadame, aby bol zrealizovaný proces hodnotenia vplyvov na životné prostredie v dopravnom uzle Zvolen znovu a komplexne, aby boli riešené variantné trasovania cesty R2 obchvatom Zvolena (nie priamo cez sídlo) a až na základe takéhoto komplexného zhodnotenia bol vybraný optimálny variant cesty R2 v úseku Zvolen - Zvolenská Slatina.

Združenie Slatinka Zvolen doplnenie stanoviska zo dňa 17.3.2005

Na základe neskôr spracovaných informácií dopĺňajú svoje stanovisko o nasledujúce pripomienky:

- navrhovaný modrý variant pri meste Detva prechádza cez existujúci náučný chodník alúviom Slatiny v dĺžke cca 2 km. Miesto, kde vedie chodník, bude v prípade vedenia cesty R2 v trase modrého variantu úplne zmenené - bude zlikvidovaný dôvod, prečo tu chodník bol zrealizovaný, a ani existencia vlastného chodníka v priestore ďalej od R2 nebude možná. Chodník zrealizovali žiaci miestnej ZŠ, občania mesta Detva s podporou mesta Detva a mnohých ďalších subjektov, pričom chodník bol riadne povolený. Jeho účelom mala byť najmä výchovné pôsobenie využívaním priestoru na prechádzky, pozorovanie prírody, trávenie voľného času v prírodnom prostredí a tým vytváranie pozitívneho vzťahu k životnému prostrediu vôbec. Preto navrhujú, aby v prípade trasovania R2 cez miesto náučného chodníka (teda v prípade rozhodnutia o realizácii R2 v úseku okolo Detvy v modrom variante) bola v podmienkach MŽP SR určená aj podmienka nahradenia zlikvidovaného náučného chodníka a to v porovnateľnej dĺžke (cca 2 km), podľa určenia ZS v Detve.
- oba navrhované varianty prechádzajú okolo PR Hrončička a PR Pstruša. Negatívny vplyv R2 na obe rezervácie sa dá predpokladať tak v etape výstavby cesty, ako aj počas jej prevádzky. Aj navrhované technické riešenie cesty v úseku okolo rezervácií podľa nášho názoru môže negatívne ovplyvňovať vodný režim a mikroklimatickú situáciu v lokalitách, kde dôvodom ochrany sú citlivé druhy kosených lúk, najmä kriticky ohrozená *Fritilaria meleagris*. Preto navrhujú už v tejto etape (z hľadiska minimalizácie vplyvov R2 na životné prostredie) určiť konkrétne technické riešenie úsekov cesty R2 pri PR Pstruša a PR Hrončička - napr. aby bola cesta vedená na pilónoch (voda bude môcť aj v extrémnych prípadoch nadmerných zrážok či veľkej snehovej pokrývky voľne prúdiť do krajiny, lokality nebudú od okolia odrezané násypom cesty) a tiež podmienku, aby počas výstavby boli obe rezervácie chránené od stavebnej činnosti kvalitnými a účinnými opatreniami, aby nedošlo k ich poškodeniu.

Občania obce Zvolenská Slatina

My, občania obce Zvolenská Slatina, po oboznámení sa s modrým variantom a na základe nových súvislostí, zaujímate nasledovné stanovisko k vedeniu rýchlostnej komunikácie R2 v úseku Zvolen-Lovinobaňa:

Trváme na našom pôvodnom stanovisku, ktoré Vám bolo zaslané cestou Obecného úradu vo Zvolenskej Slatine, listom zn.č. 140/2004 zo dňa 19.3.2004, v ktorom sa žiada posunutie cesty R2 na rozhranie extravilánu medzi obcami Zvolenská Slatina a Očová.

Zdôvodnenie:

1. V lokalite Očovskej cesty, kde je v územnom pláne zahrnutá výstavba 136 rodinných domov dôjde k prekročeniu najvyššej prípustnej ekvivalentnej hladiny hluku v ŽP, čo uvádza vo svojich materiáloch aj zhotoviteľ EIA štúdie- EKOJET, s.r.o., Bratislava.
2. Od 1.2.2005 vstúpil do platnosti nový zákon č. 2/2005 Z.z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí, ktorým sa zavádza do právneho poriadku SR legislatíva Európskej únie. Zavádza prísnejšie hodnotenie hluku vo vonkajšom prostredí, kladie väčší dôraz na prevenciu a rozširuje právomoci Európskej komisie.
3. Dňa 1.2.2005 sme sa zúčastnili prejednávania štúdie rýchlostnej komunikácie R2 na MsU vo Zvolene, z ktorého vyplynula požiadavka na úplne nové riešenie vedenia trasy severným obchvatom mesta. V tejto súvislosti sa otvárajú nové možnosti pre riešenie našej požiadavky, voči čomu nemali výhrady ani prítomní zástupcovia SSC Banská Bystrica a EKOJET Bratislava.

Doc. Ing. Vladimír Štollmann, CSc. PhD. za občanov obce Zvolenská Slatina a 154 podpisov na podpisových hárkoch.

Anna Golianová v zastúpení obyvateľov Detvy (list zo dňa 5.2.2005)

Dňa 3.2.2005 prebiehalo verejné prerokovanie k rýchlostnej ceste R2 Zvolen – Lovinobaňa za účasti navrhovateľa, mestského úradu, spracovateľa správy a početnej účasti obyvateľov Detvy, Piešť'a I. a Krného, ktorých sa dotknutá výstavba variantu A dotýka.

Prítomní obyvatelia Detvy vyjadrili podporu navrhutej trase B (vyznačená modrou farbou) MÚ Detva, ktorá bola prejednaná na základe opodstatnených pripomienok vznesených dotknutými majiteľmi a obyvateľmi Detvy.

Opäť žiadame dôsledne zvážiť naše predchádzajúce pripomienky a návrhy zo dňa 15.3.2004 a 15.6.2004.

Variant B rieši prepojenie jestvujúcej miestnej komunikácie, zohľadňuje šetrenie poľnohospodárskeho pôdneho fondu, trasa vedie mimo osídlenú oblasť. V prípade, že rýchlostná komunikácia R2 vo variante B bude riešená na pilieroch tak, ako bolo navrhnuté na prejednaní dňa 3.2.2005, budú podľa nás zohľadnené aj požiadavky Štátnej ochrany prírody. Podľa vyjadrenia prítomných spracovateľov správy je to technicky realizovateľné. Žiadame prizývať nás k ďalším jednaniam k tejto záležitosti.

V prílohe 35 podpisov majiteľov pozemkov a obyvatelia Detvy.

Anna Golianová v zastúpení obyvateľov Detvy (list zo dňa 26.2.2005)

Pracovným rokovaním zo dňa 9.2.2005 na MÚ v Detve ohľadne rýchlostnej komunikácie R2 Zvolen-Lovinobaňa bolo dohodnuté za účasti obyvateľov dotknutého územia riešenie investičného zámeru variantom B nadjazdom ponad areál SAD Detva. Tento variant odporúča MÚ Detva z dôvodu dodržiavania životných podmienok obyvateľov tejto časti (cca 300 ľudí), zároveň šetrí úrodným pôdnym fondom. Podľa vyjadrenia spracovateľov projektovej dokumentácie je to technicky možné. Podporujeme tento variant k jeho realizácii. Veríme, že naše pripomienky a návrhy uvedené v našich listoch zo dňa 15. 3. 2004 a 5.2.2005 budú pri konečnom riešení vzaté do úvahy.

Jozef Chamula a Ján Matúch v zastúpení obyvateľov Železničnej ulice Detva (list zo dňa 3.3.2005)

Vo vyjadrení zástupcovia obyvateľov súhlasia s trasou modrého variantu, ktorý je pre Detvu najvýhodnejší. V technickom riešení žiadajú úsek od prechodu cez plochu 1d až za Slatinu navrhnuť na stĺpoch, aby Železničná ulica pri stúpnutí hladiny vody v Slatine nebola zaplavená. Zároveň žiadajú urobiť príslušné opatrenia, aby boli zaťažený hlukom v minimálnej miere.

Zápis z pracovného rokovania konaného dňa 9. 2. 2005 na MÚ Detva

Prítomní: podľa prezenčnej listiny (SSC, zástupcovia obce Detva)

Pracovné rokovanie bolo zamerané na hľadanie možností a kompromisov pri vedení trasy modrého variantu tak, aby v minimálnej - akceptovateľnej miere negatívne ovplyvnila životné prostredie v k.ú. Detva.

Potreba stretnutia všetkých zainteresovaných a dotknutých orgánov vyplynula z verejného prerokovania uvedenej stavby, konaného dňa 3.2.2005, nakoľko návrh trasy modrého a

červeného variantu bol striedavo prijateľný a neprijateľný pre Mesto Detva a orgány štátnej ochrany prírody (ŠOP).

Nasledovné dohody z dnešného rokovania premietnu dotknuté orgány ŠOP do svojich vyjadrení k hodnotiacej správe, ktoré zohľadní projektant v ďalšom stupni projektovej dokumentácie:

- Nakoľko červený variant je v rozpore s platným územným plánom sídelného útvaru, rozvojovými zámermi mesta a novonavrhovanou koncepciou sídelnej štruktúry mestských častí Piešť I., Piešť II. a Krné. Mesto Detva presadzuje modrý variant upravený tak, aby nezasahoval do oploteného areálu KOLIBY, a. s. Krivec I., resp. aby tento zásah bol minimálny, ktorý nebude brániť užívaniu pozemku pre autoškolu. V ďalšom stupni PD navrhnuť také technické riešenie, ktoré bude mať čo najmenší negatívny vplyv na životné prostredie. Vzhľadom na jestvujúci dopravný systém v meste, mesto uprednostňuje polohu aj napojenie MÚK cez areál SAD, a.s. Zvolen, prevádzka Detva, prípadne pred tento areál. Pôvodne navrhovaná poloha MÚK pri ČOV je z dôvodu rozvoja mesta neprijateľná, nakoľko by došlo k nadmernému dopravnému zaťaženiu miestnej komunikácie, pričom napája R2 na cestu 1/50 do križovatky, ktorá už dnes nevyhovuje STN.
- Úsek trasy modrého variantu od začiatku prechodu cez genofondovú plochu "Id" po areál ČOV musí byť v ďalšom stupni PD z hľadiska technického riešenia navrhnutý alternatívne tak, aby čo najmenej bolo negatívne ovplyvnené životné prostredie, 3. Zástupcovia VÚC BBSK a občania, prítomní na dnešnom rokovaní, aj na verejnom prerokovaní hodnotiacej správy, podporujú uvedené stanovisko mesta.
- ŠOP stanoví vo svojom vyjadrení podmienky, za akých je možné viesť modrý variant v navrhovanej posudzovanej trase tak, aby boli najviac eliminované nepriaznivé vplyvy na životné prostredie.
- S prihliadnutím na najhodnotnejšie územie alúvia Slatiny (severne od št. cesty I/50) v k.ú. Kriváň, bude trasa modrého variantu v tomto úseku presmerovaná od križovania s cestou I/50 tesne pod horu, aby bolo uvedené územie stavbou R2 čo najmenej dotknuté.
- Navrhovateľ konštatuje, že požiadavka mesta Detva, v bode 1., na úpravu modrého variantu, bez zásahu do oploteného areálu KOLIBY, a.s. Krivec I., znamená odklon trasy od areálu „KOLIBY“ a jej priblíženie k toku Slatiny, pričom sa v danom stupni PD nedá vylúčiť aj vyvolaná preložka toku. Rozsah nevyhnutných opatrení na zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie bude navrhnutý v ďalšom stupni PD.

Roľnícke družstvo Kriváň (list zo dňa 28.2.2005)

Na základe predloženia štúdie Rýchlostnej cesty R2 Zvolen - Lovinobaňa na verejnom zhromaždení dňa 3.2.2005 v obci Kriváň Vám za Roľnícke družstvo Kriváň dáva nasledovné stanovisko:

Z hľadiska obhospodarovania poľnohospodárskej pôdy je pre nás najvýhodnejšia červený variant. Pri modrej variante vzniknú neucelené plochy, ťažko obrábateľné. Modrý variant tiež zasahuje obecnú kanalizáciu do ČOV Detva, ktorá by sa musela prekladať. Pri projektovaní uvedenej stavby žiadame riešiť nasledovné postupy:

- pri navrhovaných premosteniach v km 22,2 (ponad železnicu), v km 22,4 (ponad Slatinu), v km 24,4 (ponad Slatinu) riešiť tak, aby bolo možné poľnohospodárskou technikou popod neprechádzať z oboch strán rieky Slatiny resp. železnice,
- riešiť nadchody na prejazd pre poľnohospodársku techniku v km 25,9 (pri cintoríne) a v km 27,0 na chotári s Podkriváňom,
- riešiť mosty tak, aby mohli slúžiť aj na prejazd poľnohospodárskej techniky do dolín Pacigova v km 26,2 a do doliny Bodechovo v km 26,3 (výška min. 4 m, šírka min. 5,5 m),
- navrhovaná skládka zeminy v km 25 je pre nás neprijateľná, pretože zaberá najbonitnejšiu meliorovanú pôdu. Vytvorením staveniska na tejto pôde by sa táto úplne zdevastovala. Skládku navrhujeme doriešiť v spolupráci s Obecným úradom v Kriváni a Roľníckym družstvom v Kriváni,

- žiadame zachovať stavby družstva a to : v km cca 25,3 okrajové stavby strediska živočíšnej výroby hlavne mechanizovaný senník o kapacite 6000 m³ s mostovým žeriavom, ďalej v km 24,4 vodnú zavlažovaciu nádrž pri rieke Slatina,
- ďalej upozorňujeme, že v km 25,4 sa nachádzajú vodovody RD Kriváň so svetlosťou potrubia o priemere 110 mm a tiež napojenie vodovodu obce na diaľkový vodovod HLF,
- križovatku pre napojenie na cestu 2/526 navrhujeme riešiť premostením 2/526 rýchlostnou komunikáciou nakoľko z tejto cesty máme zjazdy na pole,
- riešiť hlukovú bariéru v km 25-25,5 zo strany strediska živočíšnej výroby (kilometráž je uvádzaná pre červený variant).

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z predložených stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy (vrátane priaznivých):

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo sú hodnotené na základe hlukovej a imisnej štúdie. Podľa výsledkov štúdie navrhovaná činnosť nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu obyvateľstva. Trasa vedie prevažne extravilánom obcí Lieskovec, Zvolenská Slatina, Víglaš, Pstruša, Stožok, Kriváň, Podkriváň, Píla, Mýtina a Divín. V meste Detva je komunikácia vedená okrajovými časťami zastavaného územia. Rýchlostná cesta R2 preberie na úseku Zvolen - Lovinobaňa značnú časť dopravnej intenzity z cesty I/50, čím sa výrazne zlepší hluková a rozptylová situácia v obciach. Rozptylová štúdia potvrdila, že nová trasa cesty, ktorá je navrhovaná vo veľkej miere mimo zastavaných území obcí, je z hľadiska znečistenia ovzdušia výhodnejšia v porovnaní s pôvodnou trasou cesty I/50. Imisné limity pre znečisťujúce látky nebudú na žiadnom úseku prekročené.

Dôjde k prekročeniu povolenej hladiny hluku v hodnotenom území v mestách Zvolen, Detva a obci Lieskovec a Zvolenská Slatina. Na zlepšenie nepriaznivých účinkov hluku sú navrhnuté stavebno - technické opatrenia, príp. posunutie trasy.

Pre vybraný variant bude potrebné vypracovať aktuálnu hlukovú štúdiu podľa nových právnych predpisov (nariadenie vlády SR č. 40/2002 Z.z. o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami v znení nariadenia vlády SR č. 44/2005 Z.z. a tiež zákon č. 2/2005 o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona NR SR č. 272/1994 Z.z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov ako aj nariadenia vlády SR č. 43/2005 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom.

Mesto Zvolen vo svojom stanovisku oprávnené považuje úsek trasovaný cez zastavané územie mesta len za jeden z možných variantov vedenia rýchlostnej cesty od napojenia na rýchlostnú cestu R1 a požaduje vypracovať ďalšie alternatívy vedenia rýchlostnej cesty R2 aj z hľadiska komplexnosti riešenia dopravy v meste v súvislosti s napojením R2 na R1 a R3. Narušenie pohody a kvality života sa predpokladá nielen počas výstavby, ale aj počas prevádzky komunikácie, čo predstavuje sumarizáciou imisného a hlukového zaťaženia jednotlivých lokalít, vrátane vplyvov vibrácií, vytvorenia bariérových prvkov a podobných negatív, ktoré sa môžu v niektorých úsekoch vzájomne kumulovať.

V bezprostrednej blízkosti obytného územia dôjde k zmene prirodzenej estetiky krajinného prostredia stavbou nového prvku v krajine.

Bariérový efekt a deliaci účinok komunikácie prináša veľmi negatívny vplyv na obyvateľstvo sídlisk Bukovinka a Sekier a časti mesta Môt'ová, nepriamo aj osadám Kráľova a Sekierska dolina a aj ostatným častiam mesta. V časti Môt'ová je navrhnutá cesta R2 v kolízii s niekoľkými rodinnými domami a bližšie k centru mesta s objektmi všesportového areálu.

Zlepšenie dopravných podmienok bude mať vplyv na rozvoj výroby a služieb v Banskobystrickom regióne. Rozvoj priemyselnej výroby a služieb je naviazaný na rozvoj

regiónu, čím vznikne dostatok pracovných príležitostí pre obyvateľstvo okolitých obcí a tiež sa vytvoria vhodné dopravné podmienky pre obyvateľov dochádzajúcich za prácou do Zvolena a jeho okolia. Nastane príliv obyvateľstva do okolitých obcí a s tým spojený samotný rozvoj sídelných útvarov. V širšom zmysle bude mať hodnotená činnosť pozitívny vplyv na ekonomický rast regiónu.

Vplyvy na horninové prostredie

Vzhľadom na parametre projektovaného diela a charakter prostredia sa neočakávajú žiadne výrazné vplyvy navrhovanej činnosti v etape ich výstavby alebo prevádzky na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery, ktoré by znemožnili výstavbu. Lokálne môže v zárezoch a aj pod násypmi dôjsť k narušeniu stability svahov. K rozsiahlejším zosunom môže dôjsť pri podrezaní päty prípadných starých zosunov. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sú jednoznačne dané technickým riešením jednotlivých variantov. Vzhľadom na vedenie rýchlostnej komunikácie vo veľmi zložitých geologických a geotechnických pomeroch a v prvom úseku v husto zastavanom území, vplyvy na horninové prostredie budú veľmi významné z hľadiska najmä stability diela a stability celého tangovaného územia. Tieto je potrebné upresniť po realizácii podrobného inžinierskogeologického prieskumu s návrhom na minimalizáciu rizík horninového prostredia vhodným technickým riešením v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Navrhované stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky.

V navrhovanej trase sa nachádza jedna skládka. Je situovaná v obci Kriváň v 25,9 km trasy, v súčasnosti je zavozená zeminou. Navrhuje sa túto skládku počas stavby sanovať.

V trase sú navrhnuté lokality pre umiestnenie zemníkov. Keďže je predpoklad nedostatku stavebného materiálu, je potreba ich zriadenia. Tieto zemníky budú dočasné a počas stavebných prác, resp. do ukončenia výstavby budú zlikvidované a dotknuté územie bude rekultivované.

V hodnotenom území sa vyskytujú ťažené a výhľadové ložiská nerastných surovín, realizácia navrhovanej činnosti bude mať vplyv na ich ťažbu. Navrhovaná trasa v týchto lokalitách vylúči budúcu ťažbu - pri obci Zvolenská Slatina v 5,6 km a 5,7 km trasy a pri obci Detva v 19,7 km trasy. Ďalšie ložiskové útvary, ktoré sa nachádzajú v hodnotenom území môžu byť výstavbou ovplyvnené: ložisko nerúd overeného v kategórii C2 pri obci Pstruša v 16,5 km trasy, dobývací priestor stavebného kameňa (org. CMK, s.r.o. Zvolen) v obci Viglaš 14,4 km.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

V celej výpočtovej oblasti bol rozptylovou štúdiou potvrdený predpoklad, že k prekročeniu imisných limitov pre CO a NO₂ nedôjde na žiadnom úseku. Pre obytné domy, v ktorých bezprostrednej blízkosti bola vedená existujúca komunikácia I/50, sa obchvatom navrhovanej cesty R2 situácia výrazne zlepši.

Vplyvom realizácie navrhovanej činnosti dôjde k rozšíreniu zastavanej plochy v hodnotenom území, čím sa zvýši aj výpar vody. Celková klimatická situácia však nebude touto skutočnosťou výraznejšie ovplyvnená - vplyv je lokálneho charakteru a nezmení miestnu klímu.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Stavba objektov bude realizovaná nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Stavba nezasahuje, nečerpá a ani nedotuje súčasné zásoby podzemných vôd.

Rýchlostná cesta prechádza územím ochranného pásma II. a ochranného pásma III. stupňa prírodných liečivých zdrojov Kováčová a Sliach a chránenej vodohospodárskej oblasti Horné povodie Ipl'a, Rimavice a Slatiny. Dostatočnými technickými opatreniami zabraňujúcimi úniku škodlivín je možné vylúčiť alebo aspoň minimalizovať negatívny vplyv činnosti na podzemné vodné zdroje. Je to najmä vybudovanie cestnej kanalizácie, následné účinné čistenie odpadových vôd cestnej kanalizácie, obmedzenie posypu v kritických miestach, príp. použitie iného typu posypového materiálu, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov a pod.

Vplyvy na podzemnú vodu bude možné podrobnejšie upresniť po zrealizovaní podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Z vplyvov na povrchovú vodu významným kritériom je možné narušenie jej režimu a kvality pri dotyku, resp. križovaní komunikácie s vodným tokom. Najvýznamnejšie vplyvy budú v čase výstavby, kedy je možné najvyššie riziko znečistenia vôd. Počas prevádzky je riziko minimálne a vplyvy na povrchovú vodu sú eliminované vybudovaním kanalizácie s prečistením cez odlučovače ropných látok. Ovplyvnenie prúdenia a režimu povrchových sa počas bežnej prevádzky nepredpokladá. Mostné objekty navrhnuté nad vodnými tokmi sú naprojektované na prietok Q100, takže nebudú vplývať na vodný režim povrchových tokov. Množstvá vypúšťaných odpadových vôd nezmenia prúdenie a režim povrchových vôd v území.

Odpadové dažďové vody z pozemných komunikácií sú intenzívne znečisťované najmä v zimných a jarných mesiacoch (XI. - III. mesiac), pri topení snehu a splachoch po intenzívnych zrážkach. V tomto období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty BSK5, mineralizácie, obsahu dusičnanov, amoniaku, vápnika, mangánu, železa, chloridov, síranov, aniónových tenzidov, kadmia a v prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity organických mikropolutantov.

Hodnoteným územím pretekajú povrchové toky, z ktorých žiaden nie je v tomto území vodárenským tokom. Jedná sa o vodné toky Slatina, Hlučava, Slatinský potok, Vigľašský potok, potok Hradná, potok v Stožku, Kocanský potok a Krivánsky potok. Spomínané vodné toky sú znečisťované antropogénnou činnosťou (poľnohospodárstvo, splašky z okolitých sídelných útvarov). Z hydrologických pomerov územia vyplýva, že vodné toky majú prevažne nízke prietoky navyše s umelým režimom v dôsledku využívania vybudovaných vodných nádrží ako i priameho odberu vody z tokov pre závlahové účely. V prípade realizácie modrého variantu pri obci Detva nie je vylúčené regulovanie vodného toku. Vytvorenie umelého koryta by malo za následok zmenu hydrologických podmienok daného územia, ktoré je zároveň záplavovým územím Slatiny. Kontakt vodného toku s podzemnou vodou sa preruší, čím dôjde k vysušeniu okolitých podmáčaných lúk.

Odpadové dažďové vody odvedené z územia ochranného pásma II. a ochranného pásma III. stupňa prírodných liečivých zdrojov Kováčová a Sliač a z chránenej vodohospodárskej oblasti CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny budú odvedené do sedimentačných nádrží a prečistené v lapačoch ropných látok a následne zaústené do recipientu v blízkom okolí. V úsekoch mimo ochranného pásma bude dažďová voda zaústená do recipientov s dostatočnou kapacitou, alebo bude odvedená do okolitého terénu.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu reprezentuje jeden z najvýznamnejších vplyvov – záberu PPF a LPF. Trvalý záber PPF podľa variantov bude od cca 212 do 220 ha. V priebehu výstavby musí byť zhrnutá ornica a podorničná vrstva. Tieto budú využité v ďalšej fáze výstavby na rekultiváciu zárezov, násypov a dočasne zabratých plôch. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) u mechanizmov stavebných strojov. V stavebnom pruhu okolia komunikácie bude dochádzať k porušovaniu pôdnej štruktúry z dôvodu častých prejazdov motorových vozidiel a využívania ťažkých stavebných mechanizmov. Môže tiež dochádzať k erózii v trase telesa a v terénnych záberoch.

V etape prevádzky sa dajú predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (únik ropných) resp. prepravovaného média v doprovodnom pruhu komunikácie, čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Takéto znečistenie má vratný charakter a jeho následky je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou.

V etape prevádzky bude veľmi pomalý kumulatívny účinok na kontamináciu pôd (ukladanie rizikových prvkov z exhalátov do pôdy a jej následné okysľovanie) v doprovodnom pruhu komunikácie do malej vzdialenosti od okrajov komunikácie, pričom budú v prevažnej väčšine zasiahnuté násypy vozovky.

Vplyvy na vegetáciu

Pri hodnotení vplyvov na vegetáciu sa vychádza zo skutočnosti, že sa jedná o stavebnú činnosť vedenú prevažne poľnohospodársky využívanou krajinou, ktorá bude

vyžadovať odstránenie vegetačného krytu v trase komunikácie, ako aj zmeny pôdneho horizontu. Ide o odstránenie rastlín v koridore stavby, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Počas stavby je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená.

V súvislosti s hodnotenou stavbou dôjde k výrubu drevín (stromy, krovitý porast) nachádzajúci sa v záujmovom území stavby. Jedná sa prevažne o sprievodnú zeleň komunikácií I/50, II/591 a II/0509 Zvolenská Slatina - Očová a brehový porast vodných tokov Slatina, Slatinský potok a ďalších. Presný počet stromov a krov určených na výrub a ich spoločenská hodnota budú stanovené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Vo vybraných úsekoch trasy v k.ú Zvolen, Podkriváň, Píla, Divín bude navrhovaná stavba vedená lesnými porastami čo si bude vyžadovať výrub stromov nachádzajúcich sa v trase komunikácie.

Vplyvom toxických emisií z dopravy môže dôjsť k zmene povrchových vrstiev pôd (zakysľovanie), čo sa prejaví redukciou druhov rastlín, ktoré sú viazané na zásadité pôdy a k zjednodušovaniu druhovej skladby rastlín (budú prežívať len odolné druhy, so širšou ekologickou valenciou k toxicite pôdneho prostredia). S potrebou vegetačných úprav telesa komunikácie prichádza umelá zmena vegetácie (výsadba nových, odolných druhov stromov, krov a trávnych zmesí, rezistentných k negatívam prevádzky, ako sú imisie, vplyvy posypových solí atď.). Z ďalších negatívnych vplyvov uvádzame najmä navážanie nového substrátu, skládky zemín, vznik smetísk, vodná erózia, zhutňovanie pôdy ťažkými mechanizmami, znečisťovanie ropnými produktmi pri výstavbe a prevádzke komunikácie, trvalá zástavba a pod.

Po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a začlenené do okolia vegetačnými a sadoými úpravami, pri ktorých budú použité druhy drevín a krov domáceho pôvodu, doplnené o niektoré introdukované druhy schopné znášať extrémne podmienky.

Vplyvy na živočíšstvo

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby sa predpokladajú krátkodobé a čiastočne rušivé. Počas výstavby sú narušené migračné koridory, pretože ešte neupravené zárezy a násypy sťažujú pohyb živočíchov v teréne. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia biotopov ako životného prostredia pre živočíchov. Narušením migračných koridorov sa obmedzia migračné možnosti niektorých druhov, predovšetkým málo pohyblivých živočíchov - (napr. obojživelníkov). Pri preletoch vtákov pozdĺž koridorov môže telo cesty pôsobiť stresovo. Najväčší vplyv môže mať narušenie migračných koridorov pre väčšie druhy cicavcov ako: jelenia, srnčia zver a diviaky a to prerušením trás k potoku ako hlavného zdroja vody (kumulatívna bariéra železnice a komunikácie). Pre eliminovanie nepriaznivých vplyvov bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov, v hodnotenom území ide najmä o koridory pozdĺž vodných tokov, ktoré bude potrebné prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením. Navrhuje sa minimálna šírka 5 m a výška 2 m. Tieto opatrenia je potrebné dodržať najmä pri križovaní vodných tokov Slatina, Slatinského potoka, Vígľašského a Kocanského potoka, potoka Hradná, potoka pri obci Stožok, Detva, Uderiná a Krivánskeho potoka.

Navrhovaná trasa prechádza v oboch variantoch úzkou dolinou Krivánskeho potoka, kde dochádza k zvýšenej migrácii živočíšnych druhov medzi okolitými lesnými porastmi. Odporúča sa preto v prípade realizácie modrého variantu na estakádach ochranné navádzacie oplotenie pre migrujúcu zver. V tomto úseku obvodný úrad životného prostredia v Lučenci sa v spolupráci so ŠOP SR, Správou CHKO Cerová vrchovina zhodol, že na v území PP Krivánsky potok je prijateľnejší červený (tunelový) variant, ktorý je najvyhovujúcejší vzhľadom na to, že minimalizuje zásah do chráneného územia so štvrtým stupňom ochrany, ktorý sa ho dotýka na obidvoch okrajoch. Tunelový variant sa javí ako najekologickejšie riešenie.

V etape prevádzky môže dochádzať k stretom živočíchov s dopravnými prostriedkami v miestach križovania s migračnými koridormi. Sezónne migrácie sú krátkodobé a trvajú zvyčajne niekoľko dní, opakujú sa väčšinou dvakrát do roka. Živočíchy počas nich tiahnu z,

alebo na miesta rozmnožovania alebo zimovania. V tomto období sa po migračných trasách presúva určité množstvo živočíchov (v hodnotenom území najmä cicavce, vtáky a obojživelníky). Migrácie za potravou sa vo vegetačnom období uskutočňujú denne vo večerných hodinách. Pri kolízii vozidiel s väčšími druhmi cicavcov môže dochádzať k zvýšenému počtu dopravných nehôd. Je preto nevyhnutné na vybraných úsekoch upraviť rýchlosť vozidiel alebo umiestniť výstražné označenie.

Hodnotená činnosť bude prechádzať poľovnými revírmi, čím môže dôjsť k presunu poľovnej zveri do vzdialenejších revírov, kde nebude rušená.

V úseku k.ú. Mýtina prechádza komunikácia lesnými porastmi Divínskeho hája. Po okraji lesa sa odporúča súvislý nadchod pre migrujúcu zver. Ďalej sa odporúča zrealizovať priepust pre obojživelníky pri VN Mýtina a v mieste križovania variantov v 23,0 km červeného variantu pri obci Detva, ako aj vybudovanie nadchodu pre väčšie druhy cicavcov v mieste križovania trasy s biokoridorom 11/13 Slatinka - Zolná - Ondrášová. Realizáciou navrhovaných opatrení nedôjde k ovplyvneniu migračných možností fauny v uvedených úsekoch.

Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma

Trasa rýchlostnej komunikácie prechádza v červenom variante v úseku 14,7 - 28,0 km v modrom variante v úseku 15,1 - 27,7 km navrhovaným Chráneným vtáčím územím Poľana. Toto územie je významné výskytom vzácnych druhov viazaných na spoločenstvá lesov, lúk, mozaikovitú krajinu s rozptýlenou drevinou vegetáciou: napr. tetrov hlucháň, strakoš kolesár, škovránok stromový a ďalšie. Vyskytujú sa tu však aj druhy viazané na vodné prostredie okolitých mokradí: napr. bocian biely, rybárik riečny a kaňa močiarna.

Návrh rýchlostnej cesty je v kolízii s CHVÚ Poľana (národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území bol schválený Uznesením Vlády SR č. 636 z 9.7.2003). Pôvodný návrh CHVÚ bol upravený na dve časti, ktoré rozdeľuje železnica a súčasná cestná komunikácia Zvolen - Lovinobaňa. Navrhovaná trasa zasahuje len do okrajovej -severnej časti južného segmentu CHVÚ. Preto vo väzbe na dôvod ochrany v tomto území a súčasný charakter spomenutej okrajovej časti CHVÚ je predpoklad negatívnych vplyvov plánovanej komunikácie len periférny. Je však potrebná snaha riešiť odklon od týchto lokalít.

V úseku k.ú. obce Stožok je z pohľadu fauny výhodnejší červený variant. Modrý variant v tomto úseku prechádza v tesnej blízkosti NPR Rohy, križuje vodný tok Slatina v dvoch lokalitách, čím dôjde k miernemu obmedzeniu migračných trás. Medzi Zvolenskou Slatinou a Kriváňom je biokoridor regionálneho významu - „Vodný tok Slatina“, čo je posledný existujúci komplex pôvodných spoločenstiev aluviálnych lúk, vysokoostrieových a iných mokradných spoločenstiev a v nadväznosti na ne i výskyt existenčne ohrozených zástupcov flóry a fauny. Je tu evidovaných výskyt 5 typov rastlinných spoločenstiev národného významu, 4 typy rastlinných spoločenstiev európskeho významu (podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z.) a viacerých ohrozených taxónov flóry a fauny. Z uvedeného dôvodu dochádza k stretu záujmov v úseku medzi MÚK Detva a MÚK Kriváň.

Na k. ú. Detva je z dôvodov ovplyvnenia navrhovaných genofondových lokalít a zachovalých biotopov vlhkých lúk výhodnejší červený variant. Modrý variant pri obci Detva križuje vodný tok Slatina a prechádza v jeho tesnej blízkosti až po km 24,0. Realizácia tohto variantu by znamenala fragmentáciu navrhovaných genofondových plôch, v prípade zásahov do koryta rieky aj možné narušenie vodného režimu okolitých mokradí. Z hľadiska vplyvov navrhovanej činnosti na faunu je v tomto úseku environmentálne prijateľnejší červený variant.

Trasa v k 12,5 - 13,0 prechádza vo vzdialenosti cca 80 m od chráneného areálu Hrončička a vo vzdialenosti 30 m (modrý variant) 85 m (červený, zelený variant) od PP Pstruša. Trasa je vedená v okolí uvedených chránených území na násypoch nad úrovňou hladiny podzemnej vody, nepredpokladá sa preto závažné ovplyvnenie vodného režimu týchto lokalít. V blízkosti oboch lokalít sú navrhnuté priepusty na existujúcich stálych a občasných tokoch. Napriek tomu je potrebný odsun od týchto území, čím sa zmierni časovo kumulatívny negatívny vplyv na tieto lokality.

Od cca 15,0 km sa nachádza prírodná rezervácia Rohy, ktorá je zároveň evidovaným územím európskeho významu tvoriaceho súčasť ústavy chránených území Natura 2000 v Slovenskej republike. Trasa navrhovanej komunikácie je vedená v modrom variante v

ochrannom pásme PR Rohy (vzdialenosť cca 17m) a v červenom variante vo vzdialenosti cca 485 m od uvedenej lokality. Navrhovaná činnosť nebude zasahovať do biotopov rezervácie. Možný vplyv vedenia trasy súvisí s migráciou druhov fauny.

V km 29,5 je trasa vedená údolím Krivánskeho potoka v červenom ako aj zelenom variante tunelom a v modrom variante na estakádach. Realizácie komunikácie v červenom variante nebude zasahovať do biotopov PP Krivánsky potok a jej vplyv na toto územie bude minimálny. Realizácia zámeru v modrom variante si vyžiada výrub brehových porastov v miestach križovania vodného toku Krivánsky potok. Údolie je v súčasnosti ovplyvnené technickými prvkami - cesta I/50 a železnica. Trasa v zelenom variante prechádza biotopmi PP Krivánsky potok len v obmedzenom rozsahu.

Trasa cesty prechádza chráneným územím vodohospodárskej oblasti Horné povodie Ipl'a, Rimavice a Slatiny v úseku 27,0 - 32,8 km. Stavba bude realizovaná nad hladinou podzemnej vody. Medzi negatívne vplyvy hodnotenej činnosti v tomto území môžeme zaradiť znečisťovanie podzemných vôd vplyvom posypových materiálov v jarnom a zimnom období a vplyvom prípadných havárií.

Trasa prechádza ochranným pásmom II. a III. stupňa prírodných liečivých zdrojov Kováčová a Sliač, v úseku od začiatku trasy až po 3,5 km trasy. Na mieste stretu trasy s ochranným pásmom liečivých zdrojov minerálnych vôd II. a III. stupňa a rovnako na úseku vedúcom cez CHVO Horné povodie Ipl'a, Rimavice a Slatiny, sa vybudujú lapače ropných látok a sedimentačné nádrže lokalizované mimo ochranných pásiem a chránenej vodohospodárskej oblasti.

Vplyvy na biodiverzitu

Hodnotenú územie tvorí do značnej miery poľnohospodárska krajina, ďalej sa tu nachádzajú lesné spoločenstvá, brehové porasty vodných tokov, lúky a pasienky. Územie bolo pod vplyvom osídlenia zmenené a pôvodné ekosystémy sa zachovali prevažne len v ostrovoch a enklávach v urbanizovanej a hospodársky využívannej krajine. S výnimkou úsekov, kde je trasa vedená lesnými porastami prevláda v okolí trasy poľnohospodárstvo a dominuje obraz intenzívneho obrábania pôdy. Medzi lokality s vyššou biologickou diverzitou patria v hodnotenom území biotopy vodných tokov, vlhkých lúk a lesných porastov. Trasa prechádza chránenými biotopmi (podľa vyhlášky č.24/2003), ktoré sú zároveň navrhovanými genofondovými lokalitami v úseku 20,0 - 24,0 km v k.ú. obce Detva. V uvedenom úseku vzhľadom na predpokladaný stupeň fragmentácie týchto biotopov je environmentálne vhodnejší červený variant.

Významné ovplyvnenie biodiverzity vzhľadom na vedenie trasy komunikácie a parametre navrhovanej činnosti sa nepredpokladá. Územie nie je zaradené do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Trasa prechádza v blízkosti (CHA Hrončička, PR Pstruša, NPR Rohy, PR Ružínske jelšiny) a cez chránené územia prírody a krajiny (CHVÚ Poľana, PP Krivánsky potok). Vplyvy na tieto chránené územia bude potrebné posúdiť pre vybraný variant po vykonaní biologického prieskumu vrátane návrhu opatrení v spolupráci so Štátnou ochranou prírody (napr. záchranný transfer chránených rastlín, presný náčrt biokoridorov a pod.)

Trasa prechádza ochranným pásmom liečivých zdrojov minerálnych vôd Sliač-Kováčová a CHVO Horné povodie Ipl'a, Rimavice a Slatiny. Konkrétne vplyvy je možné charakterizovať len na základe odborného hydrogeologického posudku pre vybraný variant.

Vplyvy na ÚSES

Vplyvy na štruktúru krajiny možno rozdeliť na jednotlivé kategórie krajinej štruktúry podľa variantov so sumarizáciou výskytu základných kategórií krajinej štruktúry pozdĺž trasy rýchlostnej cesty.

Scenéria krajiny bude ovplyvnená výstavbou rýchlostnej komunikácie, najmä križovatkami, mostnými objektmi, opornými a zárubnými múrmi a portálmi tunelov. Tieto je možné vhodným architektonickým stvárnením začleniť do krajiny. Negatívne budú pôsobiť najmä však protihlukové steny ako bariérové prvky, hlboké zárezy a vysoké násypy.

Rýchlostná cesta zasahuje do viacerých existujúcich prvkov územného systému ekologickej stability. Návrh opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov rýchlostnej

komunikácie na ÚSES bude potrebné pre vybraný variant realizovať pre ďalší stupeň dokumentácie v spolupráci so Štátnou ochranou prírody .

Vplyvy na urbánny komplex, dopravu a využívanie zeme

Všeobecne problematickým sa javí vedenie rýchlostnej komunikácie vzhľadom k súčasnému a predpokladanému využívaniu dotknutého územia najmä v intraviláne mesta Zvolen, kde nadväzuje na pripravovanú stavbu cesty I/50 Zvolen - Pustý hrad – Neresnica, III.stavba, ktorá je navrhovaná ako mestská komunikácia funkčnej triedy A3 kategórie MR 24,5/80. Navrhované technické riešenie nie je vhodným vzhľadom na to, že v zmysle platných technických predpisov rýchlostnou cestou je cesta s obmedzeným prístupom vyhradená na premávku motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou určenou pravidlami cestnej premávky s mimoúrovňovými križovatkami ako i v zmysle teraz platných právnych predpisov spoplatnená a zároveň musí mať súbežné obslužné cesty, resp. komunikácie ako spojnice sídiel, resp. mestských častí, a v mestskej aglomerácii musí zabezpečiť aj bezkolíznu pešiu dopravu. Úsek vedený cez mesto Zvolen v cca km 0,000 – 3,500 tak ako je navrhnutý, vôbec nespĺňa technické podmienky návrhu rýchlostnej cesty ako sú dopravná obsluha územia, pešia doprava, náhrada za zrušenú cestu I/50, nie je v súlade s návrhom územného generelu dopravy mesta Zvolen a s dopravno-žiňierskymi podkladmi. Umiestnenie dopravného koridoru trasy rýchlostnej komunikácie „R2“ v prietahu mesta Zvolen tak, ako je to uvažované v predloženej správe o hodnotení, je nedostatočné, nakoľko trasa neobsahuje záujmové územie v celej dĺžke, t.j. od križovatky Budča až po Lieskovec vrátane trasovania a posúdenia plánovanej rýchlostnej komunikácie „R3“ Zvolen - Šahy a nie je možné komplexne posúdiť dopad na územie mesta Zvolen. Pri úvahe, že súbežná komunikácia k rýchlostnej komunikácii „R2“ Zvolen-Lovinobaňa a „R3“ Zvolen - Šahy musí mať dostatočnú výkonnosť je pravdepodobne žiaduce nájsť nové trasovanie rýchlostných komunikácií „R2“ a „R3“ v lokalite mesta Zvolen a cesty I/50 a I/66 ponechať ako súbežné komunikácie.

V meste Detva by sa červeným variantom narušila celková urbanistická koncepcia okresného mesta Detva a predstavovala by podstatne väčší zásah do záujmového územia.

V úseku Píla - Mýtňa, je vedenie všetkých prvkov technickej infraštruktúry dolinou Krivánskeho potoka, ktoré už v súčasnosti narušajú túto lokalitu a pri vedení trasy rýchlostnej cesty dolinou by bolo nevyhnutné tieto prvky prekladať. Tunelové riešenie by tieto prekládky nevyžadovalo.

Taktiež rýchlostná cesta by mala na konci úseku nadväzovať na nasledujúci úsek R2 Lovinobaňa – Ožďany a nie na cestu I/50. Napojenie konca úseku R2 na cestu I/50 by malo byť len provizórne do doby výstavby ďalšieho úseku rýchlostnej cesty.

Okrem toho z hľadiska vplyvu na štruktúru sídiel bude navrhovaný zámer významne pôsobiť hlavne počas výstavby.

Predmetná stavba bude predstavovať významné terénne úpravy a zásahy do krajiny, ktoré predstavujú najmä mimoúrovňové križovatky, mosty, línie protihlukových stien, zárubne múry, výrubu stromov, vegetačné úpravy, preložky a úpravy vodných tokov, preložky a úpravy cestných objektov. Táto zmena využitia územia a zmena scenérie nie je chápaná ako negatívny prvok, je to však nové technické dielo v krajine. prípadné negatívne vizuálne vnímanie je možné zmierniť vhodnými dizajnerskými stvárneniami a farebným riešením (napr. protihlukových stien).

Rýchlostná komunikácia by mala v etape prevádzky pozitívne ovplyvniť rozvoj aktivít mesta a mestských častí Zvolena a Detvy a taktiež dotknutých obcí. V úseku Detva pri červenom sú potrebné navyše dva mostné objekty nad železnicou a tým sa zbytočne rozširuje spoločný dopravný koridor cesty I. tr., RC a železnice. Pri modrom variante možno lepšie zosúladiť požiadavky rozvoja mesta mesta Detva.

Kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská ako kultúrne hodnoty nehmotnej povahy nebudú výstavbou a prevádzkou R2 dotknuté.

Z vplyvov hodnotiacich posudzovaný zámer na poľnohospodársku, lesohospodársku a vodohospodársku výrobu je najzávažnejší záber poľnohospodárskej pôdy. Z vodohospodárskeho hľadiska prechádzajú varianty cez CHVO Horné povodie Ipl'a, Rimavice a Slatiny.

Realizácia rýchlostnej komunikácie bude mať vplyv aj na zariadenia priemyselnej výroby, technické areály a súvisiacu infraštruktúru. Preukázané negatívne vplyvy na priemysel pre všetky varianty sú zrejmé zo záberu plôch a demolácie objektov.

Vplyv navádzajúcich stavieb, činností a infraštruktúry je jednoznačne daná náročnosťou rekonštrukcií, úprav a preložiek inžinierskych sietí a pod. Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov a záťaž zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výkopových a búracích prác. Nemalý podiel budú mať aj vibrácie a technická seizmicita na existujúcu zástavbu a výrobu.

Pozitívne vplyvy možno zovšeobecniť najmä zlepšením nadregionálnych a regionálnych dopravných vzťahov, pričom komplexným riešením je možné priaznivo ovplyvniť aj prímestskú a mestskú dopravu Zvolena.

Predpokladaná záťaž územia je syntézou všetkých negatívnych vplyvov, ktoré je potrebné vhodným technickým riešením minimalizovať, resp. eliminovať.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Z komplexného posúdenia očakávaných významných vplyvov je zrejmé, že zámer výstavby rýchlostnej cesty je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodný na realizáciu aj z hľadiska relevantných právnych predpisov. Sprievodné negatívne vplyvy je možné vhodnými opatreniami zmierniť, resp. eliminovať.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Hlavným rizikom počas prevádzky cesty z hľadiska ohrozovania životného prostredia sú havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky. Eliminácia úniku škodlivých látok do povrchových a podzemných vôd je v rámci štandardného vybavenia cesty zabezpečená uzatvárateľnými sedimentačnými nádržami. Pre ich prevádzku je potrebné vypracovať prevádzkový poriadok a havarijný plán.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledkov komplexného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona

sa neodporúča v km 0,0 - cca km 6,0

realizácia navrhovanej činnosti z dôvodu nedoriešenia dopravných, technických a environmentálnych vplyvov.

V km cca 6,0 - koniec úseku sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Zvolen - Lovinobaňa“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčany variant

Rýchlostná komunikáciu R2 sa odporúča realizovať vo variantoch, uvedených v správe o hodnotení, podľa jednotlivých úsekoch nasledovne:

v km 0,0 - cca 6,0

- na k. ú. Zvolen trasa je vedená prakticky v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov). Vzhľadom na to, že začiatok úseku R2 je napojený na pripravovanú výstavbu cesty I/50 (úsek Budča-Pustý hrad-Neresnica, III.stavba), ktorá nie je parametrami a dopravno-technickými požiadavkami rovnocenná s rýchlostnou komunikáciou, nie je doriešená obsluha územia súbežnou komunikáciou (R2 využíva sčasti trasu súčasnej cesty I/50), nedoriešené napojenie na súvisiace úseky rýchlostných komunikácií (R1 a R3) a z toho vyplývajúce navádzajúce environmentálne problémy v tomto území, **odporúča sa tento úsek riešiť variantne v samostatnej technickej štúdii zahrňujúcej komplexné**

riešenie vedenia rýchlostných ciest R2 a R3 cez mesto Zvolen, vrátane nového environmentálneho posúdenia, pričom sa odporúča posunúť začiatok úseku R2 Zvolen – Lovinobaňa do cca km 6,0 – 7,0 modrého variantu s dočasným napojením R2 zo súčasnej cesty I/50. V prípade inej polohy R2, ako je navrhovaný úsek po cca km 6,0 v modrom variante, úsek od cca km 6,0 modrého variantu riešiť ako privádzač, pretože predpokladáme, že koridor severného obchvatu Zvolenskej Slatiny, tak ako je navrhovaný v modrom variante, bude priamym pokračovaním R2.

Navrhované napojenie R2 na existujúcu cestu I/50, uvedené v správe o hodnotení možno považovať len za dočasné.

Úsek **Lieskovec** zahrnúť do spracovania novej technickej štúdie podľa predchádzajúceho odporúčenia s rešpektovaním pripomienok občanov v zmysle zápisu z verejného prerokovania (obsluha územia s odklonom obslužnej dopravy mimo obec Lieskovec - napojenie ŠLP Zvolen a Slovasfaltu, zabezpečenie prístupu občanov do lokality Háj, vybudovanie protihlukových opatrení už počas výstavby).

V úseku Zvolenská Slatina a Slatinka

riešiť vedenie trasy **v modrom** variante modifikovane ešte ďalej od obce na rozhranie extravilánu Zvolenskej Slatiny a Očovej, pričom je potrebné zmeniť križovatku z „výhľadovej“ MÚK na „navrhovanú“. V prípade riešenia vedenia R2 v inom variante (obchvat Zvolena), priestor MÚK je možné využiť ako napájací bod pre pokračovanie R2 v smere na Lovinobaňu.

V km cca 10,5 - 14,5 - úsek Vigľaš a Pstruša

je trasa vedená prakticky v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov). Odporúča sa modrý variant.

V km cca 14,5 - 19,0 - úsek Stožok

je trasa vedená variantne modrým a červeným (zelený je totožný s červeným) variantom. Odporúča sa modrý variant s čo najväčším odsunom od NPR Rohy.

V km cca 19,0 - 24,0 - úsek Detva

je trasa vedená v dvoch variantoch, modrom a červenom (variant zelený je totožný s variantom červeným). Červený variant je v rozpore s platným územným plánom sídelného útvaru, rozvojovými zámermi mesta a novonavrhovanou koncepciou sídelnej štruktúry mestských častí Piešť I., Piešť II. a Krné.

Odporúča sa variant modrý, ktorý je preferovaný mestom Detva (z dôvodu rozvojových aktivít sídla) a zároveň aj obyvateľmi, avšak s potrebou jeho modifikácie a podrobného technického preriešenia v ďalšom stupni PD s vykonaním všetkých potrebných prieskumov a štúdií na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na vybrané zložky životného prostredia vo vzťahu k toku Slatiny (estakáda ponad Slatinu, priblíženie telesa cesty v km 22,0 čo najtesnejšie k lesu) podľa požiadaviek Štátnej ochrany prírody, najmä v úseku cca km 20,3-23,6 (genofondové lokality, regionálny biokoridor, povrchový tok Slatina) a zároveň s riešením protipovodňovej ochrany územia (vedenie telesa komunikácie na estakáde) a preverení kolízie R2 s náučným chodníkom. Navrhovaná MÚK sa odporúča realizovať v polohe pred areálom SAD s návrhom technického riešenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov na biokoridor a povrchový tok Slatina pri jeho križovaní - estakáda ponad SAD Detva. Zároveň je potrebné preveriť možnosť minimalizácie demolácií (areál Koliby a pod.).

Vzhľadom na závažnosť diametrálne odlišných vplyvov sú možné modifikácie trasy na základe ďalších rokovaní mesta, ochrany prírody a navrhovateľa.

V km cca 24,5 - 26,0 - úsek Kriváň

je trasa vedená v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov). V tomto úseku sa odporúča modrý variant, pričom v technickom riešení ďalšieho stupňa PD je potrebné rešpektovať pripomienky dotknutých obyvateľov, ktorí požadujú v ďalšom stupni PD preveriť navrhované protihlukové opatrenia R2 v kontakte s plánovanou výstavbou v severnej časti obce, preriešiť tvar MÚK z dôvodu minimalizácie vplyvov na dotknutú zástavbu, navrhnuť prechod pre zver v cca km 25,5 odporúčaného variantu. S prihliadnutím na najhodnotnejšie územie alúvia Slatiny (severne od št. cesty I/50), bude trasa modrého variantu v tomto úseku presmerovaná od križovania s cestou I/50 tesne pod horu, aby bolo uvedené územie stavbou R2 čo najmenej dotknuté.

V km cca 26,0 - 28,0 úsek Podkriváň

je trasa vedená variantne v troch variantoch (červený, modrý, zelený) v spoločnom koridore, len s rozdielnym výškovým vedením vzhľadom na ďalší úsek. Odporúčame v nadväznosti na predchádzajúci úsek a pokračovanie v ďalšom úseku modrým variantom. Na základe pripomienok obce v ďalšom stupni PD preveriť v cca km 26,5-27,5 pre odporučený variant nevyhnutnosť demolácií rodinných domov, ktoré sú v kolízii s trasou,

V km cca 28,0 - 32,0 - úsek Píla – Mýtina

je vedená v troch variantoch, pričom červený a zelený variant sú tunelové, modrý variant je vedený v údolí Krivánskeho potoka. V tomto úseku sa uprednostňujú tunelové varianty, ktoré rešpektujú územnú ochranu PP Krivánsky potok a zachovanie migračnej trasy vysokej zveri z Poľany smerom do Maďarska.

V km cca 32,0 - 38,5 úsek Mýtina

je trasa vedená v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov). V tomto úseku odporúčame modrý variant, pričom v úseku vodnej nádrže Mýtina je potrebné z priestorových dôvodov preložiť cestu I/50 a to posunom bližšie ku železnici a trasu R2 technicky riešiť tak, aby nezasahovala do obrysu vodnej nádrže. Požiadavku realizácie križovatky Mýtina je potrebné preveriť dopravno-inžinierskym prieskumom.

V km cca 38,5 - koniec úseku - úsek Lovinobaňa

je trasa vedená variantne, v modrom a červenom variante (variant zelený je totožný s variantom červeným). V tomto úseku sa odporúča variant modrý, avšak s potrebou jeho modifikácie a technického preriešenia na konci úseku vo vzťahu k nadväzujúcemu úseku R2 Lovinobaňa – Ožďany, **pričom navrhované napojenie R2 na existujúcu cestu I/50 možno považovať len za dočasné.** Požiadavky obce Lovinobaňa je potrebné preveriť dopravno-inžinierskym prieskumom. Definitívne umiestnenie križovatky je závislé od umiestnenia križovatky v pokračovaní trasy na Lučenec.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Realizácia navrhovanej činnosti sa odporúča za týchto podmienok:

1. Vypracovať aktualizáciu technickej štúdie za účelom komplexného riešenia vedenia rýchlostnej cesty R2 na k. ú. Zvolen (varianty cez mesto, obchvat mesta) vo vzťahu k navrhovanému vedeniu rýchlostnej cesty R1 a R3, vrátane jej nového environmentálneho posúdenia.
2. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) upresniť začiatok a koniec úseku R2 Zvolen – Lovinobaňa.
3. Pre ďalší stupeň dokumentácie vykonať inžiniersko-geologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické vedenie trasy vybraného variantu za účelom doriešenia a upresnenia technických a prevádzkových parametrov rýchlostnej cesty, zabezpečiť stabilné posúdenie násypov a zárezov.
4. Vykonať biologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum úsekov v blízkosti CHA Hrončička, PR Pstruša, v súbehu s tokom Slatiny v úseku Detva a v koridore PP Krivánsky potok, navrhnuť vhodné umiestnenie inundačných priepustov pre minimalizáciu ovplyvnenia hydrologického režimu.
5. Vypracovať odborný hydrogeologický posudok vplyvu vybraného variantu na zdroje prírodných liečivých vôd Kováčová a Sliach a na CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny a upresniť odkanalizovanie a prečistenie odpadových vôd z telesa komunikácie v ochranných pásmach II. a III. stupňa prírodných liečivých zdrojov Kováčová a Sliach a v CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny.
6. V kontakte s CHA Hrončička a PR Pstruša preveriť vplyvy trasy na hydrogeologický a hydrologický režim územia vzhľadom k ich možnému ovplyvneniu príslušnými prieskumami s návrhom technického riešenia nezasahujúceho do vodného režimu týchto území - vedenie komunikácie na pilónoch.

7. Vzhľadom na predmet ochrany v CHA Hrončičačka a PR Pstruša je potrebný odklon od týchto území. Pre zachovanie predmetu ochrany v týchto územiach je nevyhnutné technicky vyriešiť na základe hydrogeologických prieskumov, zachovanie priechodnosti telesa cesty podpovrchovými vodami v dostatočne širokých zónach popri týchto územiach.
8. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
9. Vypracovať podrobnú štúdiu vplyvu vybraného variantu na existujúce vodné zdroje a v prípade negatívneho ovplyvnenia navrhnúť opatrenie na ich zachovanie, príp. na minimalizáciu vplyvu.
10. Zachovať zavlažovaciu nádrž v cca km 23,6.
11. Upresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby.
12. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a technologickej vody zo stavby pred ich vypustením do tokov.
13. Vhodným technickým riešením minimalizovať vplyvy na všetky povrchové toky, ktoré budú výstavbou a prevádzkou komunikácie ovplyvnené.
14. Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu.
15. V km 22,0 (Detva) viesť trasu okrajom lesa (odklon modrého variantu v predmetnom úseku).
16. Križovanie toku Slatina riešiť mimo úroveň toku, resp. premostením bez trvalej prekládky pôvodného koryta.
17. Pri vedení trasy v blízkosti toku Slatina cca v km 20,5 - 22,0 minimalizovať zásah do pôvodného koryta a brehových porastov.
18. V rámci DÚR, po upresnení vedenia trasy komunikácie, aktualizovať hlukovú štúdiu podľa najnovších platných predpisov, a na jej základe riešiť situáciu na kritických miestach v blízkosti všetkých obydí v trase novej komunikácie. V spolupráci s obcami prerokovať navrhované opatrenia na zníženie hlukových hladín.
19. Navrhnuť protihlukovú bariéru v kontakte s objektmi živočíšnej výroby.
20. Zabezpečiť protihlukové opatrenia už v priebehu výstavby.
21. V rámci ďalšieho povoľovania predložiť dizajnérske stvárnenie a farebné riešenie protihlukových stien.
22. Navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa (násypy, zárezy, križovatky, prechod cesty v blízkosti zastavaného územia).
23. Navrhnuť vhodné technické riešenie pre zabezpečenie migrácie zveri pri križovaní biokoridorov v spolupráci s príslušnou ochranou prírody a poľovníckym zväzom. So spriechodňovaním mostných objektov pre vydru riečnu sú aktuálne suché lavice, respektíve vhodné profily objektov.
24. V rámci ďalšej dokumentácie v spolupráci s príslušným orgánom ochrany prírody navrhnuť typy a parametre technických objektov vhodných na spriechodnenie pozemných komunikácií ako elimináciu migračných bariér.
25. Riešiť úpravu existujúcich podchodov pre migráciu živočíchov (napr. doplnenie vhodných úkrytov pri ústí podchodov, atď.).
26. Realizovať opatrenia na obmedzenie kolízií živočíchov s motorovými vozidlami (optické, akustické, pachové repelenty, ploty atď.).

27. Riešiť stretý záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení - najmä preložiek inžinierskych sietí.
28. Pred začiatkom stavebných prác podrobne zdokumentovať súčasný stav všetkých objektov nachádzajúcich sa v blízkosti stavby. Spracovať vibračnú štúdiu v kolíznych miestach ako podklad pre riešenie antivibračných opatrení na zástavbu v blízkosti komunikácie.
29. V ďalšom stupni PD preveriť nevyhnutnosť asanácií objektov a demolácií rodinných domov.
30. Technicky vyriešiť záber okrajových objektov RD v cca km 24,6.
31. V technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov (oporné a zárubné múry).
32. Navrhnuť skladbu násypov zemného telesa komunikácie s maximálnym využitím výkopových zemín, resp. navrhnuť zdroje násypového materiálu v environmentálne vhodnej lokalite.
33. V rámci DÚR vypracovať štúdiu využitia výkopových zemín.
34. Vybrať environmentálne vhodné lokality na zriadenie depónií humusu a prebytočného výkopového horninového materiálu.
35. Neumiestňovať skládku zemín v km 25,0, nakoľko ide o meliorovanú pôdu vysokej bonity,
36. V rámci DÚR zvýšenú pozornosť venovať vyhodnoteniu záberov pôdy s určením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu.
37. V rámci DÚR v technickom riešení zabezpečiť bezbariérový prístup na rozdelené pozemky aj pre poľnohospodársku techniku.
38. Na k. ú. Detva riešiť mimoúrovňovú križovatku pred areálom SAD.
39. Na k. ú. Kriváň preprojektovať tvar mimoúrovňovej križovatky do tvaru opačného B, z dôvodu menšieho vplyvu na dotknutú zástavbu rodinného domu.
40. Zvážiť dobudovanie mimoúrovňovej križovatky v obci Mýtina.
41. Zvážiť doriešenie cestného prepojenia obcí Lovinobaňa a Ružiná navrhnutou cestou III/050836 v úseku I/50 po cestu III/050104 v rozsahu 900 m, vrátane nadjazdu nad železničnou traťou a nad rýchlostnou komunikáciou R2.
42. Na k. ú. Lovinobaňa riešiť smerové a výškové usporiadanie rýchlostnej komunikácie R2 v lokalite železničnej zastávky s požiadavkami Slovenských železníc na zdvojnásobenie železničnej trate a obnovou budovy železničnej zastávky.
43. Na k. ú. Podkriváň zachovať podchod pre peších pri železničnej stanici.
44. Na k. ú. Podkriváň zachovať odbočenie z cesty I/50 na Dolné Lazy a do samotnej obce Podkriváň.
45. Na k. ú. Lieskovec vyriešiť prechod pre občanov z obce do lokality lesa „Háj“, ktorý sa využíva na rekreačné účely, prístup z prevádzky Slovasfaltu a výjazd zo ŠLP Zvolen, prevádzka Lieskovec na cestu I/50.
46. V prípade trasovania komunikácie cez miesto náučného chodníka v Detve je potrebné nahradiť za zlikvidovaný náučný chodník novým a to v porovnateľnej dĺžke (cca 2 km), podľa určenia mesta Detva a Základnej školy v Detve.
47. Vypracovať plán organizácie výstavby s dôrazom na ochranu životného prostredia.

48. Navrhnuť lokalizáciu stavebných dvorov v environmentálne vhodných lokalitách a upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.
49. Pri príprave stavby a jej realizovania vypracovať projekt zneškodňovania odpadov.
50. V predstihu zabezpečiť majetkoprávne vysporiadanie pozemkov a nehnuteľností v trvalom a dočasnom zábere stavby.
51. Pri zábere meliorovanej pôdy vykonať následnú rekonštrukciu melioračných zariadení.
52. Včas informovať o etapizácii výstavby rýchlostnej cesty na k. ú. Kriváň kvôli v súčasnosti poberaným dotáciám z EÚ na rekonštrukciu melioračných zariadení.
53. Zvážiť zachovania objektu poľnohospodárskeho družstva - senníka v obci Kriváň, ktorý sa v grafickej prílohe správy o hodnotení nachádza v trase komunikácie.
54. Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.
55. V spolupráci so Štátnou ochranou prírody vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne tieto ochrániť oplotením.
56. V ďalšom stupni podrobne preskúmať a technicky vyriešiť vedenie R2 v úseku cca km 16,3-17,5 s minimalizáciou negatívnych vplyvov na NPR Rohy a povrchový tok Slatiny (využiť územie medzi súčasnou cestou I/50 a tokom Slatiny, ktoré je ovplyvnené aj blízkosťou areálu Slovnaftu) a vyriešiť kolíziu s trasou produktovodu s ohľadom na záber PPF.
57. V rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby.
58. Mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby.
59. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
60. Riešiť bezkolízne sprístupnenie poľnohospodárskych pozemkov po oboch stranách rýchlostnej komunikácie, vrátane riešenia podjazdov, resp. nadjazdov pre prechod poľnohospodárskej techniky.
61. Dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd.
62. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.
63. Nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve.
64. V prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality.
65. Pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimo vegetačnom a mimo hniezdnom období.
66. Stromy, ktoré budú ponechané v blízkosti staveniska chrániť pred mechanickým poškodením koreňového systému a kmeňa debnením, maximálne chrániť aj ďalšie vzrastlé stromy (aj náletové) v priestore stavby po celej dĺžke trasy, lebo tieto budú tvoriť v počiatkových fázach začlenenia stavby do krajiny významnú krajinársku funkciu.

67. Spracovať dendrologický prieskum priamo dotknutého územia a určenie potrebného výrubu drevín.
68. Zabezpečiť na základe konzultácií s príslušným OÚ ŽP ochranu chránených častí územia vymedzením ich nevyhnutého záberu a ochranou oplatením pred poškodením mechanizmami.
69. Vypracovať projekt biologickej revitalizácie územia v prípade trasovania komunikácie cez, alebo popri hodnotných biotopoch.
70. Ornicu z trasy komunikácie odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy. Po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite prístupit' k rekultivačným a revitalizačným prácam.
71. Odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.
72. Dodržať záväznú časť programu odpadového hospodárstva Banskobystrického kraja do roku 2005, ktorý bol vyhlásený všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Banskej Bystrici č. 4/ 2002 z 3. 6. 2002.
73. Dodržať ustanovenia, ktoré sú v § 18, 19 a 20 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.
- ✓ 74. Prípadné oplatenie staveniska v zastavanom území realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako dočasné protihlukové steny.
75. Na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch.
76. Na základe Projektu organizácie výstavby vypracovať a s obcami a s príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie.
77. Vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych a hlavných komunikácií, ktoré budú používané aj na stavebnú dopravu, čím vzrastá riziko nehôd, vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.
78. V podmienkach tendra na dodávateľa stavby s mestom Zvolen a Detva musí byť zakotvená povinnosť kooperácie dodávateľa s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
79. V prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 20 zákona na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku. MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, MŽP SR s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom posudku. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

1. Zámer rýchlostnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa, Bratislava, 2003
2. Správa o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R2 Zvolen – Lovinobaňa, Bratislava, 2004
3. Rozsah hodnotenia pre „Správu o hodnotení“, R2 Zvolen – Lovinobaňa
4. Stanoviská k správe o hodnotení

5. Zápisnice z verejného prerokovania
6. Odborný posudok podľa § 1í zákona

V stanoviskách podľa § 18 zákona bol zostavený nasledovný výber:

Organizácia	Výber variantu
MDPT SR	k. ú. Zvolenská Slatina - modrý k. ú. Detva - modrý k. ú. Lovinobaňa - modrý varianty s tunelovým riešením sú neakceptovateľné
KÚ ŽP Banská Bystrica	červený
KÚ pre CD a OK Banská Bystrica	k. ú. Lieskovec - modrý k. ú. Zvolenská Slatina - modrý k. ú. Víglaš a Stožok - modrý k. ú. Detva variant červený aj modrý s preukázaním opodstatnenosti k. ú. Kriváň, Podkriváň, Píla - modrý k. ú. Mýtina, Lovinobaňa, Uderiná - modrý
Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja	k. ú. Zvolen prípadne doriešiť ako samostatný úsek k. ú. Lieskovec - červený k. ú. Zvolenská Slatina - červený k. ú. Víglaš - červený k. ú. Stožok - modrý k. ú. Detva - modrý k. ú. Kriváň, Podkriváň, Píla, Mýtina, Lovinobaňa, Uderiná variant červený s posúdením tunelových variantov na ŽP podľa novej legislatívy EÚ pre cestné tunely
Mesto Zvolen	požaduje vypracovať ďalšie varianty vedenia R2 cez mesto
Mesto Detva	modrý s modifikáciou
Krajský pozemkový úrad Banská Bystrica	Zvolen – Stožok podľa modrého variantu. Na k. ú. Detva podľa červeného variantu. Od k. ú. Kriváň až po koniec úseku podľa modrého variantu.
Obvodný úrad životného prostredia, Zvolen	realizácia predmetného zámeru je na území okresu Zvolen a Detva v kolízii so záujmami ochrany prírody a krajiny,
Obvodný úrad životného prostredia Lučenec	prikláňa sa k modrému variantu, napriek tomu, že ochrana prírody a krajiny navrhuje červený variant
Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Zvolen	modrý variant
Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Zvolen	odporúča odklon trasy od sídiel
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Lučenec	dôraz na protihlukové opatrenia
Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO biosférickej rezervácie Poľana	posun trasy o 150-200m od CHÚ Pstruša a Hončička, na úrovni NPR Rohy sa prikláňa k červenej alternatíve, návrh rýchlostnej cesty je v kolízii s CHVÚ Poľana, vykonať hydrogeologický prieskum, v km 22.0 viesť trasu okrajom lesa,
Obec Lieskovec	protihlukové opatrenia, technické požiadavky
Obec Zvolenská Slatina	odsun trasy na hranicu k. ú. Očova
Obec Podkriváň	riešiť v km 27,30, kde sú RD, technické požiadavky

Obec Lieskovec	trasa podľa obchvatu Zvolena
Obec Víglaš	modrý variant, minimalizovať záber PPF
Obec Stožok	modrý variant
Obec Kriváň	modrý variant preprojektovať tvar mimoúrovňovej križovatky do tvaru opačného B, z dôvodu menšieho vplyvu na dotknutú zástavbu rodinného domu,
Obec Podkriváň	protihlukové a technické opatrenia
Obec Píla	vzhľadom na skutočnosť, že modrý variant je v predmetnom úseku vedený na estakáde a prechádza PP Krivánsky potok na území, ktorej platí 4. stupeň ochrany odporúča zrealizovať v predmetnom úseku červený tunelový variant,
Obec Mýtina a Divín	technické požiadavky
Obec Lovinobaňa	modrý variant
OZ Slatinka	riešiť obchvat Zvolena, náhrada za likvidovaný náučný chodník v Detve

Počas spracovania správy o hodnotení boli uskutočnené osobitné konzultácie so všetkými dotknutými obcami. Ich pripomienky boli zapracované do správy o hodnotení, pričom zásadný nesúhlas so zámerom stavby nebol vyjadrený. Vo vybraných úsekoch došlo k úprave trasy variantov v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých obcí (napr. v úsekoch prechádzajúcich územím obcí Zvolenská Slatina, Stožok a Lovinobaňa).

Po zvážení všetkých vplyvov, vyjadrení, hodnotenia vplyvov na životné prostredie, ako najvhodnejší variant bol odporučený:

- v úseku Zvolen - umiestnenie dopravného koridoru trasy „R2“ v prietahu mesta Zvolen tak, ako je to uvažované v predloženej správe o hodnotení, je nedostatočné, nakoľko trasa neobsahuje záujmové územie v celej dĺžke, t.j. od križovatky Budča až po Lieskovec vrátane trasovania a posúdenia plánovanej rýchlostnej komunikácie „R3“ Zvolen - Šahy a nie je možné komplexne posúdiť dopad na územie mesta Zvolen. Pri úvahe, že súbežná komunikácia k rýchlostnej komunikácii „R2“ Zvolen-Lovinobaňa a „R3“ Zvolen - Šahy musí mať dostatočnú výkonnosť, je pravdepodobne žiadúce nájsť nové trasovanie rýchlostných komunikácií „R2“ a „R3“ v lokalite mesta Zvolen a cesty I/50 a I/66 ponechať ako súbežné komunikácie.

Nový variant, ktorý by mal vychádzať zo samostatnej technickej štúdie zahrňujúcej komplexné riešenie vedenia rýchlostných ciest R2 a R3 cez mesto Zvolen vrátane nového environmentálneho posúdenia. Riešenie prechodu R2 cez mesto, nepodporilo samotné mesto, a taktiež boli proti takémuto riešeniu i mimovládne organizácie. Vplyv vedenia cez mesto by sa prejavil vo zvýšenej hlučnosti a v asanácii niekoľkých domov.

v úseku Lieskovec - variant by mal nadväzovať na variant idúci od Zvolena. V každom vedení trasy je však potrebné riešiť zníženie hlučnosti na dotknutú časť obce.

- v úseku Zvolenská Slatina a Slatinka - modrý variant. Hlavným dôvodom bolo oddialiť komunikáciu od obce.

v úseku Víglaš a Pstruša je trasa vedená prakticky v jednom variante. Odporúča sa modrý variant. Dôraz je kladený na ochranu CHA Hrončička a vodný tok Slatina, kde by počas výstavby nemali byť stavebné zásahy. Technickými opatreniami by mali byť eliminované vplyvy na vodný tok Slatina počas prevádzky. Vzhľadom na predmet ochrany OÚ ŽP vo Zvolene trvá na odklone od týchto území na 150 m. Pre zachovanie predmetu ochrany v týchto územiach je nevyhnutné technicky vyriešiť na základe hydrogeologických prieskumov, zachovanie priechodnosti telesa cesty podpovrchovými vodami v dostatočne širokých zónach popri týchto územiach.

- v úseku Stožok je trasa vedená variantne modrým a červeným (zelený je totožný s červeným) variantom. V tomto úseku sa riešil stret záujmov medzi vplyvom na obyvateľstvo a vplyvom na NPR Rohy, s ktorou je trasa v dotyku (neprechádza ňou). Technickými opatreniami je možné eliminovať vplyvy na NPR Rohy tak počas výstavby ako aj počas

prevádzky, preto sa odporučil modrý variant. Tým sa eliminoval vplyv hluku na obec, ktorej sa zároveň týmto variantom umožnil jej rozvoj.

- v úseku *Detva* je trasa vedená vo dvoch variantoch, modrom a červenom (variant zelený je totožný s variantom červeným). V tomto úseku sa prikláňame k variantu modrému s jeho modifikáciou. V tomto úseku dochádza tak k výrazným vplyvom na prírodné prostredie, ako aj na obyvateľstvo. Riešenie je kompromis medzi čiastočným ovplyvnením biokoridoru Slatina a vplyvom na obyvateľov a rozvoj mesta. V tomto úseku riešenie bez vplyvov nie je možné. Trasa ide mimo vtáčieho územia Poľana. Z tohto ohľadu je variant modrý prijateľnejší, nakoľko ide ďalej od tohto územia. Pri červenom sú navyše dva mostné objekty nad železnicou a zbytočne sa tým rozširuje spoločný dopravný koridor cesty I. tr., RC a železnice. Modrý variant dáva lepšie možnosti zosúladiť požiadavky mesta v jeho rozvoji. S červeným variantom nepočíta ani súčasne platný územný plán mesta Detva. Červeným variantom by sa narušila celková urbanistická koncepcia okresného mesta Detva a predstavovala by podstatne väčší zásah do záujmového územia.

Pôvodne navrhovaná poloha MÚK pri ČOV je pre mesto nevhodná z hľadiska mestského dopravného systému, pričom by došlo k nadmernému dopravnému zaťaženiu miestnej komunikácie. Preto sa odporúča MÚK pred SAD.

- v úseku *Kriváň* je trasa vedená v jednom variante. V tomto úseku odporúčame modrý variant.

- úseku *Podkriváň* je trasa vedená variantne v spoločnom koridore, len s rozdielnym výškovým vedením vzhľadom na ďalší úsek. Odporúča sa v nadväznosti na predchádzajúci úsek a pokračovanie v ďalšom úseku modrý variant. V tomto úseku je problematická asanácia rodinných domov, ktoré sa nachádzajú v trase komunikácie. Opodstatnenosť asanácie je potrebné dokladovať podrobnejším technicko - dopravným riešením - možnosť odklonu trasy. Pri dotyku s obytnou zónou je potrebné vybudovať protihlukové opatrenia.

- v úseku *Píla - Mýtňa* (cca km 30 - 32) je vedená v troch variantoch, pričom červený a zelený variant sú tunelové, modrý variant je vedený v údolí Krivánskeho potoka. Z hľadiska dopravného, ekonomického a technického je jednoduchší a lacnejší povrchový modrý variant, avšak z veľkým zásahom do okolitej krajiny. Z hľadiska ochrany prírody sú prijateľnejšie tunelové varianty. MDPT SR vo svojom stanovisku zásadne trvá na povrchovom variante. OÚ ŽP v Lučenci a CHKO Cerová vrchovina odporúča tunelové varianty, ktoré zachovávajú migračné koridory a ostáva zachovaný predmet ochrany lokalita s koncentrovaným výskytom chráneného a veľmi ohrozeného druhu flóry Slovenska - perovníka pštrosieho.

V tomto úseku sa uprednostňujú tunelové varianty.

- v úseku *Mýtňa* je trasa vedená v jednom variante (spoločný úsek všetkých posudzovaných variantov). V tomto úseku sa odporúča modrý variant s nadštandardnými opatreniami kvôli vodnej nádrži Mýtňa, biokoridoru Krivánsky potok a nadregionálnemu biokoridoru NBK 6/20 Tisovník - Bralce. V týchto miestach je potrebné vykonať technické opatrenia pre prechod vysokej zveri. V cca km 35,5 je potrebné vykonať protihlukové opatrenia, nakoľko v týchto miestach bude kumulácia hluku zo železnice a z rýchlostnej komunikácie.

- v úseku *Lovinobaňa* je trasa vedená variantne, v modrom a červenom variante (variant zelený je totožný s variantom červeným). V tomto úseku sa odporúča variant modrý, avšak s potrebou jeho modifikácie a technického preriešenia na konci úseku vo vzťahu k nadväzujúcemu úseku R2 Lovinobaňa – Ožďany. Protihlukové opatrenia (cca km 40) sa musia vykonať na základe aktuálnej protihlukovej štúdie. Definitívne umiestnenie križovatky je závislé od umiestnenia križovatky v pokračovaní trasy na Lučenec (napr. križovatka s 11/595 v smere na Poltár by vylúčila križovatku v km 42,0 pri modrom variante).

Všeobecne

Odporúčený variant musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so záverečným stanoviskom a s legislatívnymi a právnymi zákonmi SR.

Realizácia rýchlostnej cesty objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou

poprojektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie v posudzovanom úseku a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov stavby v posudzovanom území.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre monitorovanie vplyvov navrhovanej činnosti je potrebné vypracovať projekt monitoringu. Projekt monitoringu by mal obsahovať sledovanie vplyvov rýchlostnej komunikácie v rôznych štádiách prípravy, realizácie a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách trasy cesty. Mal by obsahovať najmä hydrologický monitoring, biologický monitoring a monitoring hlukovej záťaže územia.

Na základe ustanovení § 36 ods. 3 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

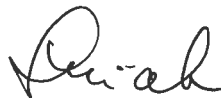
Rozsah a lehotu sledovania podľa § 36, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je, podľa § 36 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v zámere, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu vplyvom uvedeným v zámere v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na ŽP
Ing. Milan Luciak

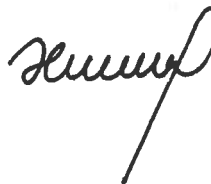


Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor cestného hospodárstva
Ing. Marián Miškovič
riaditeľ odboru cestnej infraštruktúry



2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
-14-

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

17. 2. 2006

STATION 00
NO. 1000 1000 1000 1000
1000 1000 1000 1000
1000 1000 1000 1000

1000 1000