

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Bratislava 12. 08. 2016
Číslo: 6432/2016-1.7/ml

**ROZHODNUTIE
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), **rozhodlo** podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča - Korytnica**“, predloženého navrhovateľom NDS, a. s., Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov **takto:**

U zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča - Korytnica“, umiestnenej na k. ú. obcí Slovenská Ľupča, Lučatín, Moštenica, Hiadeľ, Donovaly, Liptovská Osada a Podkonice, predmetom ktorej sú zmeny uvedené v *Oznámení o zmene*:

Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných zmien :

- zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R1
- zmeny v objektoch ciest
- zmeny v objektoch križovatiek
- zmeny v mostných objektoch
- zmeny v objektoch zárubných a oporných múrov
- zmeny v protihlukových opatreniach
- zmeny v úpravách vodných tokov
- zmeny v objektoch tunelov
- zmeny v objektoch kanalizácie
- zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí
- zmeny v objektoch prístupových komunikácií

sa predpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

V správe o hodnotení, okrem položiek podľa prílohy č. 11 zákona, bude potrebné podrobnejšie

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 (v zmysle článkov 6.3, príp. 6.4 smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov

a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS),

- Vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (rámcová smernica o vode – RSV) transponovanej do zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách,
- dopracovať vplyv zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov v riešenej trase na životné prostredie a zdravie ľudí,
- popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica,

Odôvodnenie

Kedy a kým bola pôvodná trasa posudzovaná

Stavba „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení boli v predmetnom úseku hodnotené vplyvy navrhovanej činnosti v týchto variantných riešeniach:

Slovenská Ľupča – Korytnica (3. úsek) – základná trasa - subvariant R1 dlhý tunel.

Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti číslo: 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010 odporučilo v 3. úseku Slovenská Ľupča – Korytnica – základnú trasu – s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou ŠOP CHKO.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

ZMENA

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 00 Bratislava, doručil dňa 27. 06. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 18 ods. 2 písm. c) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča - Korytnica**“, vypracované podľa Prílohy č. 8a k zákonu.

Zmena navrhovanej činnosti uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré MŽP SR vykonalo podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, okrem osobitosti konania ustanovených v § 20 a 20a) zákona. Správne konanie vo veci zistenia, či zmena navrhovanej činnosti podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením oznámenia o zmene na ministerstvo dňa 27. 06. 2016.

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie uvedené

v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na stanoviská, doručené podľa § 23 ods. 4 zákona takto:

I. POVAHA A ROZSAH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rozsah zmeny navrhovanej činnosti (vyjadrený v technických jednotkách)

Predmetom navrhovanej zmeny je **III. úsek Slovenská Ľupča – Korytnica variant V1 červený**, ktorý je súčasťou Štúdie realizovateľnosti „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica – Ružomberok“ (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2015), ktorý bol v predmetnej štúdii odporúčaný ako optimálne riešenie.

Účelom štúdie realizovateľnosti bol návrh technicky, ekonomicky a environmentálne najvhodnejšieho riešenia trasy rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok, **so zhodnotením možností využitia koridorov jestvujúcich ciest I. triedy číslo 59 a 66.**

Variant V1 červený

Začiatok stavby je situovaný východne od Slovenskej Ľupče, kde nadviaže na predchádzajúci úsek výstavby rýchlostnej cesty R1 B. Bystrica – Slovenská Ľupča (Variant V1 a Variant V2). V počiatočnom úseku trasy rýchlostnej cesty je situovaná mimoúrovňová križovatka Slovenská Ľupča. Z križovatky sa trasa ľavotočivým oblúkom odkláňa západným smerom. Mostným objektom preklenuje cestu I/66, Hron, jednokoľajnú neelektrifikovanú trať ŽSR Červená Skala – B. Bystrica a cestu III/06642 zo Slovenskej Ľupče do Lučatina a následne vstupuje do údolia Moštenického potoka. V údolí je trasa vedená pravotočivým zloženým oblúkom po strmých svahoch Moštenickej doliny po pravej strane Moštenického potoka a súčasne sa odkláňa východným smerom. Po prekrížení cesty III/06641 do Moštenice a Moštenického potoka, trasa vstupuje do tunela. V tuneli je trasa vedená popod hrebeň vrchu Diel a následne Hradište. Ďalej pokračuje pri takmer severnej orientácii k vrchu Kozí chrbát, ktorý prekonáva popod jeho západné svahy. Trasa tunela je ukončená v Barborinej doline. Následne na mostnom objekte prechádza ponad Barborinský potok a preložku lesných ciest na strmé východné svahy Baby. V ďalšom priebehu trasy rýchlostnej cesty na mostnom objekte prechádza ponad bezmenný potok a lesnú cestu vedenú údolím potoka vo východnom svahu Baby. V ústí doliny Barboriná sa dostáva do koridoru cesty I/59, kde je situovaná mimoúrovňová križovatka Korytnica. Mimoúrovňová križovatka vzhľadom k stiesneným pomerom je navrhnutá ako neúplná útvarová križovatka (bez prepojenia v smere Ružomberok – Korytnica). Trasa končí v odreze za križovatkou Korytnica, kde výhľadovo plynule nadviaže na súvisiacu stavbu rýchlostnej cesty R1 v úseku Korytnica – Ružomberok D1 (Variant V1 a Variant V2). Celková navrhovaná dĺžka variantu V1 je 14,900 55 km. Z toho 0,79608 km je uvažovaných v trase predchádzajúcej stavby Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.

Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia

Záverečné stanovisko MŽP pre navrhovanú činnosť (č. 2354/2010-3.4/ml) v bode VI. Závery odporúča polohu variantov predĺženia R1 od Banskej Bystrice v III.úseku:

Základnú trasu, s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou ŠOP CHKO.

Táto podmienka vyplynula z nesúhlasu ŠOP, ako aj mimovládnych organizácií s vedením trasy cez územia Natura 2000.

Cieľom navrhovanej zmeny v štúdii realizovateľnosti bolo hľadanie priechodnejšej trasy aj za cenu vyšších ekonomických nákladov. Navrhovanou zmenou v **III. úseku Slovenská Ľupča – Korytnica je variant V1 červený**, ktorý bol v predmetnej štúdii odporúčaný ako optimálne riešenie.

Zmeny v objekte rýchlostnej cesty

Riešenie v EIA(2010):

- kategória cestnej komunikácie: R, C 22,5/80,70 (resp. R, C 11,5/80,70 pri etapovom spôsobe výstavby)
- dĺžka trasy: 14,850 00 km
- minimálny polomer smerového oblúka: $R = 400$ m až 450 m (viac oblúkov v trase)
- maximálny pozdĺžny sklon: 6 % (v prevažnej časti trasy)
- vedenie trasy: po teréne vpravo od Moštenickej doliny v zmysle staničenia prudkým nastupávaním k tunelu Diel, medzi tunelmi Diel a Kozí Chrbát Hiadel'ským sedlom (územie NATURA 2000), koncová časť dolinou Barboriná prevažne na zemnom telese.

Riešenie v štúdií realizovateľnosti (2015):

- kategória cestnej komunikácie: R 24,5/100 (80)
- dĺžka trasy 14,900 55 km
- minimálny polomer smerového oblúka: $R = 450$ m resp. 480 m (jeden oblúk na konci a jeden na začiatku úseku), v trase $R=640$ m
- maximálny pozdĺžny sklon: 6 % (len krátky úsek na konci), prevažná časť trasy má sklon 4% a menší
- vedenie trasy: Počiatkový úsek Moštenickou dolinou, stredná časť tunelom Hradište popod hrebeň horského masívu a koncová časť dolinou Barboriná prevažne na mostoch.

Vzhľadom na iné riešenie križovatkového uzla Slovenská Ľupča v porovnávaných riešeniach je aj rozdielne miesto začiatku úseku pri Slovenskej Ľupči. V základnej trase z roku 2010 je začiatok napojený na jestvujúcu cestu I/66 pri Slovenskej Ľupči a je cca o 1 km bližšie k mestu Banská Bystrica. Vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby úsekov rýchlostnej cesty R1 je mierny rozdiel cca 200 m aj na konci úseku, kde je rozdiel koncov úsekov porovnávaných trás cca 300 m.

Porovnávané trasy rýchlostnej cesty R1 sú smerovo zhodné len v krátkom úseku na začiatku trasy (cca v dĺžke 1 km po križovanie R1 s multimodálnym koridorom v údolí rieky Hron), v Moštenickej doline a cez hrebeň Nízkych Tatier sú trasy vedené rozdielne. Trasy R1 sa k sebe približujú v mieste pôvodného tunela Kozí Chrbát, až sa stotožnia a v doline Barboriná už idú v rovnakom koridore. Rozdiel v technickom riešení v doline Barboriná je v tom, že v pôvodnom riešení prevláda zemné teleso s množstvom stabilizačných konštrukcií a konštrukcií múrov, v novšom riešení sa predpokladá vedenie R1 v Barborinej na dlhej estakáde.

Rozdiely sú aj pri výškovom vedení porovnávaných variantov R1 – rozdielnym smerovým vedením a návrhom dlhšieho tunela sú sklony nivelety pri novšom návrhu podstatne miernejšie (prevažná časť trasy je vedená v pozdĺžnych sklonoch max. do 4%). Základná trasa A z roku 2010 mala v prevažnej časti pozdĺžny sklon 6% a uvažovala so súhlasom na odlišné technické riešenie – vynechanie, resp. redukcia stúpacieho pruhu pre pomalé vozidlá.

Zmeny v objektoch ciest

Zmeny v objektoch ciest vyplývajú z odlišného trasovania rýchlostnej cesty.

Križovatka Slovenská Ľupča v porovnávaných riešeniach je rozdielna. Zásadne na ňu vplýva rozdielne riešenie preložky cesty I/66 z predchádzajúceho úseku R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča, kde je väčší rozsah preložky cesty I. triedy a inak vstupuje do križovatky Slovenská Ľupča. V základnej trase A z roku 2010 je križovatka Slovenská Ľupča navrhnutá ako styková (trúbkovitého tvaru), v porovnávací štúdií z roku 2015 vo variante červenom ako priesečná (osmičkovitého tvaru).

Križovatka Korytnica na konci úseku je rovnaká v oboch porovnávaných riešeniach - je neúplná (deltovitého modifikovaného tvaru).

Poloha SSÚR je rovnaká v oboch porovnávaných trasách, rozdiel je v riešení napojenia na rýchlostnú cestu R1, resp. na priľahlú cestu I/66.

Rozdiel je v riešení preložky cesty I/66, riešené v predchádzajúcom úseku (II BB-SL) – majúce však vplyv na začiatok posudzovaného úseku R1 (III SL – KO). V základnej trase A z roku 2010 je preložka cesty I/66 riešená len v úseku od Šálkovej po priemyselnú zónu v Slovenskej Ľupči, za zabratý koridor cesty I. triedy (rýchlostnou cestou) bola náhrada riešená súběžnou cestou III. triedy. V porovnávacej štúdií z roku 2015 bola v predchádzajúcom úseku (II BB-SL) riešená kompletná preložka I/66 ako náhrada za zabratý koridor (podstatne väčšej dĺžky), nakoľko na súběžnej ceste sú v intravilánoch obcí bodové závady. Preložka cesty I/66 je vyústená v križovatke Slovenská Ľupča.

Vzhľadom na rozdielne smerové a výškové vedenie porovnávaných trás R1, ako aj technické riešenie R1 v Barborinej doline, sú **zásadne rozdielne aj vyvolané preložky dotknutých pozemných komunikácií a dočasných prístupových ciest**. V porovnávacej štúdií z roku 2015 je navyše riešená úprava regionálnych ciest a miestnych komunikácií po výstavbe.

Zmeny v mostných objektoch

Vzhľadom na rozdielne smerové a výškové vedenie porovnávaných trás R1, zväčšenie dĺžky tunela Hradište, ako aj technické riešenie R1 v Barborinej doline, sú **zásadne rozdielne aj riešenia mostov**. Mosty boli v základnej trase A z roku 2010 rozpracované podrobnejšie (v stupni DÚR).

Zmeny v oporných a zárubných múroch

Zmeny vyplývajú z odlišného trasovania. Objekty múrov boli v štúdií realizovateľnosti z roku 2015 oproti pôvodnému riešeniu zásadnejšie redukované vzhľadom na rozdielne smerové a výškové vedenie porovnávaných trás R1, zväčšenie dĺžky tunela Hradište, ako aj technické riešenie R1 v Barborinej doline.

Zmeny v protihlukových opatreniach

Zmeny vyplývajú z odlišného trasovania, rozdielného smerového a výškového vedenia porovnávaných trás R1 ako aj zväčšenej dĺžky tunela Hradište.

Riešenie v EIA(2010):

310-00 Ochranné bariéry v km 7,785 – 9,095

311-00 Ochranné bariéry v km 13,550 – 14,635

331-00 Clona proti oslneniu v križovatke Slovenská Ľupča

332-00 Protihluková clona v križovatke Slovenská Ľupča

Riešenie v štúdií realizovateľnosti (2015):

Protihluková stena v km 1,650 – 2,140 vľavo

Protihluková stena v km 1,760 – 2,070 vpravo

Protihluková stena v km 4,700 – 4,920 vľavo

Zmeny v úpravách vodných tokov

Zmeny v úpravách vodných tokov vyplývajú z odlišného trasovania. V posudzovaní (2010) predstavovala celková dĺžka úpravy vodných tokov 1 975,5m. V štúdií realizovateľnosti (2015) boli preložky vodných tokov vypracované primerane stupňu projektovej dokumentácie, tzn. len technickým popisom. Celková dĺžka úpravy vodných tokov je 1 620m.

Zmeny v objektoch tunelov

Objekty tunelov porovnávaných trás sú smerovo a výškovy rozdielne. Pôvodne dva kratšie tunely Diel a Kozí chrbát boli nahradené jedným dlhším tunelom Hradište. Len koncová časť tunela Hradište je stotožnená s časťou pôvodného tunela Kozí Chrbát.

Dĺžka tunelov v EIA (2010): 401-00 Tunel Diel 1774 m, 402-00 Tunel Kozí Chrbát 2974 m.

Dĺžka tunela v štúdií realizovateľnosti (2015): tunel Hradište 8385 m.

Zmeny v objektoch kanalizácií

Rozdiely v objektoch kanalizácií sú vzhľadom na rozdielne smerové a výškové vedenie porovnávaných trás R1, zväčšenie dĺžky tunela Hradište, ako aj technické riešenie R1 v Barborinej doline. Kanalizácia rýchlostnej cesty a odlučovače ropných látok (ORL) boli v EIA (2010) rozpracované podrobnejšie (DÚR).

V štúdií realizovateľnosti (2015) bola kanalizácia a ORL vypracované primerane stupňu projektovej dokumentácie, t.j. len technickým popisom:

Trasa rýchlostnej cesty križuje na viacerých miestach kanalizačné potrubie dažďovej alebo splaškovej kanalizácie. V prípade kolízie bude potrebné kanalizáciu preložiť do novej polohy, resp. ju ochrániť.

Pri dažďovej kanalizácii pred zaústením do recipienta bude na kanalizácii vybudovaný systém zachytávania nerozpustných extrahovateľných látok NEL pomocou odlučovačov ropných látok (ORL) so stupňom čistenia min. 0,5 mg/l NEL na výstupe. Profil potrubia bude navrhnutý podľa výpočtov, kde budú použité hodnoty intenzity 15- minútového dažďa a periodicita 1 - podľa STN 736101.

Zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí

Rozdiely v preložkách inžinierskych sietí vyplývajú z rozdielného smerového a výškového vedenia porovnávaných trás R1, ako aj nahradenia dvoch tunelov(Diel, Kozí chrbát) jedným dlhším tunelom Hradište. Preložky vodovodov boli v základnej trase A z roku 2010 rozpracované podrobnejšie nakoľko bola dokumentácia spracovaná v stupni DÚR. V štúdií realizovateľnosti v roku 2015 sú vodovody vypracované primerane stupňu projektovej dokumentácie, t.j. len technickým popisom

Zmeny v objektoch prístupových komunikácií

Rozdiely v preložkách inžinierskych sietí vyplývajú z rozdielného smerového a výškového vedenia porovnávaných trás R1, ako aj nahradenia dvoch tunelov(Diel, Kozí chrbát) jedným dlhším tunelom Hradište.

Súvislosť s inými činnosťami (jestvujúcimi, prípadne plánovanými).

Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica - Ružomberok predstavuje dopravné prepojenie medzi cestným ťahom D1 v severnej polohe Slovenska a systémom rýchlostných ciest R1 a R2, situovaných v strednej a južnej polohe Slovenska.

Požiadavky na vstupy (najmä záber pôdy, potreba vody, potreba surovín a celkové využitie prírodných zdrojov, potreba energetických zdrojov a pod.).

Údaje o vstupoch

Pôda

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada trvalý a dočasný záber pôdy. Dočasný záber pôd bude súvisieť s výstavbou objektov pre zariadenie staveniska – hlavné, pomocné a vedľajšie stavebné dvory, skládky materiálu, humusovej skrývky, ako aj manipulačné pásy pozdĺž komunikácie.

	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)
Poľnohospodársky pôdny fond	19,70	11,15
Lesný pôdny fond	16,40	3,35
Spolu	36,10	14,50

Voda

Počas výstavby a prevádzky vzniknú nároky na vodu: technologickú, pitnú a požiarnu.

Počas výstavby:

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody k stavebným aktivitám a pitnej vody pre pracovníkov na stavbe a v stavebných dvoroch. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, na práce pri výstavbe tunela, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie pracovných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti.

Počas prevádzky

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky rýchlostnej komunikácie, predovšetkým tunelových úsekov (voda na čistenie, požiarna voda) a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch rýchlostnej cesty, ako aj na pitné a úžitkové účely pri prevádzke SSÚR.

Zásadné ovplyvnenie, alebo zmena súčasného systému zásobovania vodou v území sa pre potreby výstavby R1 v dotknutom území nepredpokladá.

Vyčíslenie spotreby vody pre jednotlivé vyššie uvedené účely bude možné až vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie, po spresnení a schválení smerového, technického technologického riešenia stavby predmetného úseku rýchlostnej cesty.

Surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje počas výstavby

Dodávka stavebných výrobkov bude zabezpečená zo zdrojov v regióne. Zdrojom zemín a kameniva potrebných pre cestné objekty, oporné a zárubné konštrukcie budú prevažne z výkopov a rúbaniny z tunela. Prípadná potreba kameniva bude dovážaná z blízkych zdrojov v okrese Banská Bystrica a Ružomberok.

Surovinové zdroje počas prevádzky

Počas prevádzky je potrebné počítať so surovinami na údržbu (napr. posypový materiál na zimnú údržbu) a stavebný materiál na opravu komunikácie (bitúmeny, cementový betón, zvodidlá a pod.)

Elektrická energia počas výstavby

Potreba elektrickej energie súvisí napr. s výrobou stavebných zmesí (betónu, bitúmenových zmesí), výstavbou tunelov a prevádzkou stavebných dvorov.

Elektrická energia počas prevádzky

Najväčšie nároky na elektrickú energiu budú spojené s prevádzkou tunela Hradište: osvetlenie, vetranie, riadiaceho systému dopravy tunelov, požiarnej signalizácie a pod.

Nároky na elektrickú energiu vzniknú aj v súvislosti s prevádzkou SSÚR.

Nároky na dopravu

Počas výstavby

Na prístupy na stavenisko sa bude využívať existujúca cestná sieť I. triedy, sieť ciest III. triedy, jestvujúce miestne komunikácie, poľné a lesné cesty. V miestach kde nebude komunikačná sieť sa vybudujú dočasné prístupové komunikácie, alebo v závislosti na požiadavky prevádzky rýchlostnej cesty aj trvalé komunikácie. V zásade je však možné konštatovať, že rozhodujúci podiel dopravy sa bude presúvať v trase rozostavanej rýchlostnej cesty.

Počas prevádzky

Navrhovaná rýchlostná cesta R1 prevezme časť dopravy ktorá zaťažuje existujúcu cestu I/59, ale ovplyvní aj širšie dopravné vzťahy. Pozitívny vplyv sa prejaví predovšetkým v odľahčení cesty I/59 cez horský priechod Donovaly, cesty I/14 cez Šturec a prispeje k zlepšeniu životného prostredia dotknutých obcí, ktorými v súčasnosti vedie tranzitná doprava.

Údaje o výstupoch

Emisie z dopravy

Počas výstavby

Počas výstavby sa, vzhľadom na rozsah stavby očakáva, že komunikácie, na ktorých sa bude realizovať preprava materiálu a surovín na staveniská a následne odvoz zeminy a odpadov budú pôsobiť ako líniové zdroje znečistenia ovzdušia. Ide najmä o zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší z nákladnej dopravy obsluhujúcej stavbu a zvýšenie prašnosti najmä z rozsiahlych zemných prác. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah závisí od počtu súčasne otvorených stavebných úsekov.

Hlavné plošné zdroje predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou komunikácie, teda ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru: stavenisko, stavebné dvory a zariadenia staveniska, dočasné skládky ornice, prebytočnej vyťaženej zeminy, skrývky a stavebného materiálu, likvidované, resp. rekonštruované cesty I. II. a III. triedy, poľné a lesné cesty a obchádzky.

Počas prevádzky

Podľa záverov emisnej štúdie zaťaženie emisiami (NO_x, NO₂, PM_{2.5}) pre stav predpokladaného dopravného zaťaženia v roku 2040, nedôjde k prekročeniu povolených koncentrácií škodlivých látok.

Odpadové vody

Počas výstavby

V procese výstavby rýchlostnej cesty môžu odpadové vody vznikať zo zrážok znečistených pri pohybe automobilov prepravujúcich výkopovú zeminu a stavebný materiál, pri práci stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby, zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky), z podzemnej vody pri razení tunelov a hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, z čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, z drobných únikov i havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod..

Počas prevádzky

Zrážkové odpadové vody budú z komunikácie odvedené cestnou kanalizáciou. Všetky vody z vozovky budú prečisťované v odlučovačoch ropných látok a až následne vypustené do recipientov.

Odpady

Pri výstavbe rýchlostnej cesty budú vznikať stavebné odpady. Tieto sú v súlade so zákonom NR SR č.79/2015 Z.z o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (§77) definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb (udržiavacie práce), pri úprave (rekonštrukcii) stavieb alebo odstraňovaní (demolácii) stavieb. Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií a plní povinnosti podľa § 14 zákona. Nakladanie s odpadom je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a

nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Realizátor stavby ako pôvodca a držiteľ stavebného odpadu, je povinný stavebné odpady pri svojej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.

Odpady, ktoré vzniknú výstavbou diaľnice budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. V zmysle tejto vyhlášky je možné odpady pri výstavbe diaľnice zoradiť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub stromov a krovia	O
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 02	Benzín	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 03	Iné palivá vrátane zmesí	Stavenisková mechanizácia	N
15 01 01	Obaly z papiera a z lepenky	Obalové materiály	O
17 01 01	Betón	Demolácie	O
17 01 02	Tehly	Demolácie	O
17 01 03	Škridle a obkladový materiál a keramika	Demolácie	O
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené 17 01 06	Demolácie	O
17 02 01	Drevo	Demolácie	O
17 02 02	Sklo	Demolácie	O
17 02 03	Plasty	Demolácie	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako v 17 03 01	Demolácie vozoviek	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	Demolácie	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Materiál vozoviek	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	Výkopové práce Razenie tunelov	O
17 05 08	Štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	Žel. priestestia	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	Zbytkové odpady z demolácií	O
19 13 02	Odpady zo sanácie pôdy – tuhé odpady iné ako uvedené v 19 13 01	Odpadové vody a kaly zo sanácií	O
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	Komunálny odpad	O

Odpady vznikajúce počas prevádzky rýchlostnej cesty:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
-----------------------------------	--	--------------	------------------

odpadu			
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Odpad z vegetácie	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	Odpad z vegetácie	O
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	ORL	N
13 05 06	Tuhé látky z lapačov piesku a z odlučovačov oleja z vody	ORL	N
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	Komunálny odpad	O

Hluk z dopravy

Počas výstavby

Zastavané územia dotknutých obcí, ktoré sú v kontakte s trasou cesty I/59 a I/66, sú v súčasnosti atakované hlukom z dopravy, ktorý je spôsobený najmä vysokými intenzitami automobilovej dopravy. Počas výstavby sa očakáva zvýšenie hluku a vibrácií z premávky ťažkých stavebných mechanizmov v úsekoch medzi zdrojmi materiálu, depóniami vyťažených zemín a stavbou. Stavebná prax ukazuje, že v záujme čo najskôr stavbu dokončiť, stavbári často nedodržujú podmienky a obmedzenia určené v stavebnom povolení a dochádza k rušeniu obyvateľov nadmerným hlukom aj mimo povolený pracovný čas, resp. v dňoch pracovného pokoja.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, kde sa v jej prílohe v článku 1.7 konštatuje:

„V pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (\square 10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk – zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 – 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 – 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať príпустné hodnoty hluku z tab. 2 pre hluk z iných zdrojov.

Počas prevádzky

Prevádzka rýchlostnej cesty bude zdrojom hluku, ktorý v určitých úsekoch priblíženia sa k obytnému prostrediu bude prekračovať prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku. Predikcia hlukovej záťaže bola posudzovaná na základe kontaktu navrhovanej rýchlostnej cesty so zástavbou v jej okolí.

Výsledky hlukovej štúdie konštatujú prekročenie povolených hlukových limitov na obyvateľstvo bývajúce v blízkosti rýchlostnej cesty, preto budú musieť byť v týchto úsekoch vybudované protihlukové opatrenia v dĺžke 1 020m.

Protihluková stena v km 1,650 – 2,140 vľavo

Protihluková stena v km 1,760 – 2,070 vpravo

Protihluková stena v km 4,700 – 4,920 vľavo

Orientačné členenie stavby hlavných objektov: Slovenská Ľupča - Korytnica – Variant V1 červený

2111 Rýchlostná cesta

Rýchlostná cesta R1

2111 Mimoúrovňová križovatka

Mimoúrovňová križovatka Slovenská Ľupča

Mimoúrovňová križovatka Korytnica

2111 Cesty I. triedy

Preložka cesty I/59

2111 Cesty I. triedy (úprava po výstavbe)

Úprava cesty I/59 po výstavbe

2111 Cesty II. a III. triedy

Preložka cesty III/06641 v km 3,77,3 – 4,450 R1 vpravo

2111 Cesty II. a III. triedy (úprava po výstavbe)

Úprava ciest II. a III. triedy po výstavbe

2112 Miestne komunikácie (úprava po výstavbe)

Úprava miestnych komunikácií po výstavbe

2112 Cesty poľné, lesné, účelové, prístupové, obchádzky

Poľná cesta v km 1,530 R1

Poľná cesta v km 1,942 R1

Poľná cesta v km 3,210 R1

Prístupová cesta do km 0,389 R1, vľavo

Preložka lesnej cesty v km 13,684 – 13,793 R1 vľavo

Rekonštrukcia lesnej cesty v km 13,700 – 14,900 R1

Dočasná lesná približovacia cesta v km 14,542 – 14,900 R1 vpravo

2111 SSÚR

SSÚR Slovenská Ľupča

2142 Mosty na rýchlostnej ceste R1

Most na R1 v km 0,867 87 nad cestou I/66

Most na R1 v km 1,489 09 nad poľnou cestou

Most na rozhraní katastrov

Most na R1 v km 2,738 23 nad poľnou cestou

Most na R1 v km 3,203 78 nad poľnou cestou

Most na R1 v km 3,692 nad údolím – ľavý most

Most na R1 v km 3,692 nad údolím – pravý most

Most na R1 v km 4,066 nad údolím

Most na R1 v km 4,470 14 – vľavo

Most na R1 v km 4,898 14 – vľavo

Most na R1 v km 4,797 – vpravo – DC2

Most na R1 v km 4,797 – vpravo – DC1

Most na R1 v km 14,190 nad údolím, potokom Barborina a PC

Most na R1 v km 14,737 – vľavo

Poloestakáda na R1 v km 14,737 – vpravo

Most na vetve R1 v km 14,737 R1

2111 Zárubné a oporné múry

Zárubný múr v km 2,250 – 2,375 R1 vľavo

Zárubný múr v km 3,475 – 3,625 R1 vľavo

Zárubný múr v km 3,775 – 3,975 R1 vľavo
Zárubný múr v km 4,125 – 4,300 R1 vľavo
Zárubný múr v km 13,700 – 13,750 R1 vľavo
Zárubný múr v km 14,600 – 14,850 R1 vpravo
Zárubný múr na poľnej ceste v km 2,650 – 2,740 R1 vľavo
Zárubný múr na poľnej ceste v km 3,108 – 3,200 R1 vľavo
Oporný múr na vetve SL1 v km 0,100 vpravo
Oporný múr v km 4,525 – 4,625 R1 v SDP
Oporný múr v km 14,600 – 14,900 R1 v SDP
Zárubný múr na lesnej ceste v km 0,015 vpravo
Oporný múr na ceste I/59 v km 0,060 vpravo
Oporný múr na R1 v km 15,050 vpravo
Dočasný zárubný múr na vetve KO-E v km 0,140 vpravo
Oporný múr na ceste I/59 v km 0,710 vľavo
Oporný múr na vetve KO-C v km 0,100 vľavo a vetve KO-D KM 0,100 vpravo
Zárubný múr na vetve KO-A v km 0,040 vpravo
Oporný múr na vetve KO-A v km 0,150 vľavo

2111 Protihlukové steny, clony proti oslneniu

Protihluková stena v km 1,650 – 2,140 vľavo
Protihluková stena v km 1,760 – 2,070 vpravo
Protihluková stena v km 4,700 – 4,920 vľavo

2142 Tunely

Tunel Hradište

Základné technické údaje

celková dĺžka trasy (km)	14,900 55
kategória cesty	R 24,5/80
počet mimoúrovňových križovatiek (ks)	2
počet mostov (ks)	16
dĺžka mostov (km)	3,51950
počet tunelov	1
tunel : Hradište (m)	8 385
protihlukové steny (m)	1 020
dĺžka oporných múrov (m)	1 032,72
dĺžka zárubných múrov (m)	1 631,5
dĺžka cestnej kanalizácie (m)	5 720
počet objektov ORL	9
dĺžka úpravy vodných tokov (m)	1 620
počet asanácií (pozemné objekty a mosty - ks)	4

Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva.

Hodnotenie vplyvov a dopadov posudzovanej činnosti na obyvateľstvo má mnoho aspektov, najvýraznejšie sa môže v tomto prípade prejavovať ovplyvnenie hlukom, emisiami z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov. Vplyvom navrhovanej činnosti budú vystavení predovšetkým obyvatelia obcí (Moštenica), katastrom ktorých navrhovaná rýchlostná cesta prechádza.

Riziko nehôd s prihliadnutím najmä na použité látky a technológie, ako aj ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti.

Zdravotné riziká počas výstavby

Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečie úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, výbušninami a pod. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti a o bezpečnosť zamestnancov sú povinní sa starať zamestnávateľia v súlade s platnou legislatívou. Pri prevádzke, údržbe a oprave zariadení a rozvodov je potrebné dodržiavať ustanovenia príslušných noriem a bezpečnostných predpisov a vyhlášok pre rozvody jednotlivých médií. Vzhľadom na to, že výstavba investičného zámeru sa bude realizovať len vo vyhradenom priestore a v čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík ani iných dôsledkov na bývajúce obyvateľstvo.

Zdravotné riziká počas prevádzky

Na základe predbežnej analýzy boli u dotknutých obyvateľov identifikované nasledovné potenciálne vplyvy:

- navýšenie emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia z budúcej R1
- zmena hlukovej situácie v okolí R1
- zmena socio-ekonomických a psychosociálnych vplyvov.

Pre hodnotenie vplyvov na zdravie je východiskovým a relevantným podkladom Emisná štúdia a Hluková štúdia. V záveroch predmetných štúdií sa konštatuje, že realizáciou opatrení (PHS) nedôjde k vzniku zdravotných rizík na bývajúce obyvateľstvo.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavia po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov diaľnice zvýšením ich bezpečnosti a v poklese času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Vplyvy emisií z dopravy (znečistenie ovzdušia)

Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program Cadna A s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet koncentrácie škodlivín.

Model nezahŕňa emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest, ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sleduje sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti.

Výsledky sa porovnali s nasledovnými limitnými hodnotami škodlivých látok v ovzduší v zmysle vyhlášky č. 360/2010 Z.z.:

Znečisťujúca látka	Imisné limity v $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$		
	Priemerná koncentrácia znečisťujúcej látky		
	Kalendárny rok	24 hodín	1 hodina
Oxid dusičitý NO ₂	40	-	200
Tuhé častice PM ₁₀	40	50	-
Oxid uhoľnatý CO	-	10 000	-

Podľa exhaláčnej štúdie predmetný úsek rýchlostnej cesty bude spĺňať imisné limity podľa vyhlášky č 360/2010 Z.z., a je teda možné konštatovať, že nedôjde k ohrozeniu ľudského zdravia znečisťujúcimi látkami v ovzduší produkovanými dopravou po rýchlostnej ceste.

Vplyvy hluku z dopravy

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre pozemnú dopravu ustanovuje vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z. pre štyri kategórie územia a pre deň, večer a noc v rozmedzí 45 – 70 dB. Posudzované obytné územie je zatriedené ako územie v kat. II ako aj v kat. III. Prípustné hodnoty hluku z vonkajšieho prostredia vo vnútornom prostredí budov sú pre rôzne kategórie chránených miestností ustanovené pre deň, večer a noc v rozmedzí 25 – 50 dB.

Posúdilo sa smerodajné výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky (2030). Rozhodujúcim vstupom pre prognózu hlukovej záťaže sú dopravné intenzity stanovené dopravnoinžinierskymi výpočtami. Na predikciu šírenia hluku od riešenej komunikácie bol vytvorený 3D model. Predikcia hlukovej záťaže a návrh protihlukových opatrení sa realizovalo metódou matematického modelovania metodikou *NMPB Routes 96* (vychádzajúcej z francúzskeho štandardu XPS 31-133) a programom CadnaA s výpočtom izofón dopravného hluku.

Na základe namodelovaných izofón hluku zobrazujúcich hodnoty ekvivalentnej hladiny hluku L_{Aeq} sa určila potreba protihlukových opatrení.

Prevádzka rýchlostnej cesty bude zdrojom hluku, ktorý v určitých úsekoch priblíženia sa k obytnému prostrediu bude prekračovať prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku. Predikcia hlukovej záťaže bola posudzovaná na základe kontaktu navrhovanej rýchlostnej cesty so zástavbou v jej okolí.

Výsledky hlukovej štúdie konštatujú prekročenie povolených hlukových limitov na obyvateľstvo bývajúce v blízkosti rýchlostnej cesty, preto budú musieť byť v týchto úsekoch vybudované protihlukové opatrenia v celkovej dĺžke 1 020 m.

Protihluková stena v km 1,650 – 2,140 vľavo (Slovenská Ľupča)

Protihluková stena v km 1,760 – 2,070 vpravo (Slovenská Ľupča)

Protihluková stena v km 4,700 – 4,920 vľavo (Moštenica)

Celkové znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia.

Táto kapitola je podrobnejšie popísaná v ďalších častiach tohto Rozhodnutia.

Ovplyvňovanie pohody života

Na zmenu navrhovanej činnosti negatívne reagovali obyvatelia obce Moštenica s odôvodnením, že sa im zníži kvalita a pohoda života.

II. MIESTO VYKONÁVANIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R1 Slovenská Ľupča – Korytnica je navrhovaná v okresoch Banská Bystrica, Ružomberok, Katastrálne územie: Slovenská Ľupča, Lučatín, Moštenica, Hiadľ, Donovaly, Liptovská Osada a Podkonice.

Súčasný stav využitia územia

V súčasnosti v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica nie je priame prepojenie. Krajina je bežne využívaná na lesohospodárske účely. Demografia obyvateľstva je stabilizovaná.

Katastrálne územia obcí v okrese Banská Bystrica sú zaradené do Horehronského regiónu CR a Liptovská Osada patrí do Liptovského regiónu CR.

Dotknuté obce môžu byť z hľadiska rekreácie a cestovného ruchu cieľom prímestskej rekreácie občanov miest Banská Bystrica, Brezno a široké okolie. Obce so svojim krajinným prostredím sú atraktívne predovšetkým pre:

banícky kultúrny a historický základ

prírodný potenciál a krajinu

priaznivé podmienky pre cykloturistiku a turizmus

možnosti chatárstva a chalupárstva

Obce ponúkajú množstvo turistických chodníkov a cyklotrás, ktoré sprístupňujú hrebene Nízkych Tatier a masív Poľany. Oblasť umožňuje oddych, ľahkú i náročnejšiu turistiku a cykloturistiku, zimné športy (zjazdové i bežecké lyžovanie), zber lesných plodov, rybolov i poľovníctvo.

Demografické údaje

Základné demografické ukazovatele v trase rýchlostnej cesty:

	Banskobystrický kraj						Žilinský kraj
	Okres Banská Bystrica						Okres Ružomberok
	Slovenská Ľupča	Lučatín	Podkonice	Moštenica	Hiadel'	Donovaly	Liptovská Osada
Rozloha obce	32 km ²	10 km ²	28 km ²	13 km ²	16 km ²	17 km ²	50 km ²
Počet obyvateľov	3165	637	862	220	522	229	1642
Hustota obyvateľov na 1 km ²	100 ob/km ²	60 ob/km ²	31 ob/km ²	16 ob/km ²	30 ob/km ²	13 ob/km ²	33 ob/km ²
Predproduktívny vek	419	85	112	31	65	21	249
Produktívny vek	2117	428	568	136	346	162	1117
Poproduktívny vek	629	124	182	53	111	46	276
Index vitality	66,6	68,5	61,5	58,5	58,5	45,6	90,2
Typ populácie	regresívny	regres	regres	regres	regres	regres	regresívny
Prirodzený prírastok 2012 (- úbytok)	-1	-1	0	-2	2	-2	8

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Rýchlostná cesta R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica sa z väčšej časti trasy nachádza v Banskobystrickom kraji, len koniec úseku cca 12,500 – 14,900 (cca 2,4 km) leží v Žilinskom kraji.

Koncepcne je poloha rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica určená Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 406 z 9. júna 2010, ktorým bol schválený Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest. V ňom bola trasa rýchlostnej cesty R1 predĺžená o nový úsek Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1), s celkovou uvažovanou dĺžkou R1 Trnava - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1) po jeho doplnení 216,3 km.

KÚRS 2011, ZaD č.1 Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 (MDVRR SR) – v tomto koncepcnom materiáli je trasa R1 v sledovanom úseku odôvodnená okrem iného tým, že spracovaniu doplnku (č.1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest) predchádzali dopravné štúdie s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení trás predĺženia rýchlostnej cesty. Hodnoty ekonomických ukazovateľov sú nad hranicou efektívnosti a celkové výsledky sú priaznivé aj napriek vyšším nákladom, ktoré sú nevyhnutné pre vedenie trasy cez horské územie. Dôvodom je dopravný význam cestného prepojenia medzi banskobystricko – zvolenskou aglomeráciou a liptovskomikulášsko - ružomersko-dolnokubínskym ťažiskom osídlenia. Okrem prepojenia aglomerácie Banská Bystrica - Zvolen a Ružomberok s nadväznosťou na regióny Liptov, Orava a Tatry je prepojenie rýchlostnej cesty R1 s diaľnicou D1 alternatívnou trasou pre tranzit medzi juhozápadnou (Bratislava, Trnava) a severovýchodnou časťou Slovenska (Prešov, Humenné). Okrem obchádzky zaťaženého horského priechodu Donovaly bude realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 doriešená otázka ukončenia rýchlostnej cesty R1“.

Územný plán Veľkého územného celku Banskobystrického kraja

VÚC Banskobystrický kraj má územný plán schválený nariadením vlády SR č. 263/1998 Z.z. V súčasnosti je v platnosti už verzia Zmeny a doplnky 2014, ktorých Záväzná časť bola vyhlásená VZN BBSK č.27/2014 z 5.12.2014. V rámci nadradenej dopravnej infraštruktúry je v záväznej časti stanovené v bode 6.1.1.4. rešpektovať koridor pre realizáciu rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok na území Banskobystrického kraja.

Územný plán Veľkého územného celku Žilinského kraja

V územnom pláne VÚC Žilinského kraja, ktorého záväzná časť je schválená Nariadením vlády č. 223/1998, v znení jeho zmien a doplnkov sa realizácia predĺženia rýchlostnej cesty R1 nepredpokladá. V oblasti nadradenej dopravnej infraštruktúry sa uvažuje s koridorom rýchlostnej cesty R3 cez Turiec.

Slovenská Ľupča

Obec má vypracovaný Územný plán obce Slovenská Ľupča (TRIA, projekčný ateliér, Banská Bystrica 2011), záväzné časti ÚPN sú vyhlásené VZN č. 4/2012, ktoré schválilo obecné zastupiteľstvo v Slovenskej Ľupči na svojom zasadnutí dňa 14.6.2012. V záväznej časti v rámci zásad a regulatívov umiestňovania dopravného vybavenia sa stanovuje:

- rezervovať územie pre mimoúrovňovú križovatku cesty I/66 s rýchlostnou cestou R1 Šalková
- rezervovať územie pre trase rýchlostnej cesty R1 v úseku od MÚK Šalková po MÚK Slovenská Ľupča v kategórii R 24,5/100.

Lučatín

Obec má platný Územný plán sídelného útvaru Lučatín (URBANIA, Banská Bystrica, 1998), v ňom sa počíta s rezervovaním územia pre novú trasu cesty I/59 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica so zaradením do cestnej siete E s tunelom „Kozí chrbát“ (kategória R 11,5/80), podtunelovaním hrebeňa Nízkych Tatier v oblasti Hiadeľského sedla a pre mimúrovňové prepojenie nadradených trás železničnej a automobilovej dopravy.

Podkonice

Obec má platný Územný plán obce Podkonice (Sopirová 10/2013), v rámci širších vzťahov rešpektuje trasu rýchlostnej cesty podľa ÚPN VÚC Banskobystrického kraja - ktorá je vedená v tuneli. Tunel malým úsekom prechádza severovýchodnou časťou územia obce Podkonice.

Moštenica

Obec nemá územný plán.

Hiadeľ

Obec má platný Územný plán schválený OcZ č.6/2007 zo dňa 4.5.2007 (Podmanický, 2007), ktorý bol upravený o zmeny a doplnky č.1 (Podmanický, 2014), kde sa určuje rezervovať územie pre rýchlostnú cestu R1 v trase Banská Bystrica – Ružomberok.

Donovaly

Obec nemá územný plán.

Liptovská Osada

Obec má platný Územný plán (Nezval 2013), kde sa v rámci širších vzťahov uvažuje s trasou rýchlostnej cesty R1 v trase Banská Bystrica – Ružomberok. Koridor je zakreslený v grafickej časti územného plánu obce.

Relatívny dostatok, kvalitu a regeneračné schopnosti prírodných zdrojov v dotknutej oblasti

Oblasť je relatívne neporušená, v lokalitách obcí urbanizovaná. Regeneračné schopnosti územia sú v dotknutej oblasti vysoké.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre udržanie a zlepšenie ekologickej stability krajiny a životného prostredia človeka. Základ tohto systému tvoria biocentrá a biokoridory rôznej hierarchickej úrovne.

V dotknutom území a jeho širšom priestore sa nachádzajú tieto prvky a línie kostry ekologickej stability:

- nadregionálny terestrický biokoridor NBk Veľká Fatra – Nízke Tatry (podľa Generelu nadregionálneho územného systému ekologickej stability)
- nadregionálne biocentrum NBc Ďumbierske Nízke Tatry (s jadrami NPR Ďumbier, NPR Jánska dolina, NPR Demänovská dolina a NPR Ohnište)
- regionálne biocentrum RBc Mačková (k.ú. Medzibrod, PR Mačková)
- nadregionálny hydricko-terestrický biokoridor NBk Vodný tok Hron
- regionálny terestrický biokoridor RBk Mackov bok – Brvnište – Kozí chrbát
- regionálny biokoridor Ďumbierske Nízke Tatry – Lúky za hradom Slovenská Ľupča – Zelenovo
- regionálny terestrický biokoridor RBk Šturec – Zvolen – Magurka

Chránené územia [napr. chránená krajinná oblasť, národný park, chránený areál, prírodná rezervácia, národná prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, národná prírodná pamiatka, chránený krajinný prvok, chránené vtáčie územie, navrhované chránené vtáčie územie, územie európskeho významu, európska sústava chránených území (NATURA 2000), chránené vodohospodárske oblasti

Hodnotenie významnosti vplyvov na územia sústavy NATURA 2000

Na základe dostupných údajov – technických i ekosozologických sa vykonalo pre variant predĺženia R1 predbežné primerané posúdenie.

Z výsledku hodnotenia miery vplyvov Predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000 vyplýva, že realizácia R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica by mohla mať vplyv na integritu územia sústavy NATURA 2000:

SKUEV1303 Alúvium Hrona

dopadom na prioritný biotop európskeho významu 91E0* Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a na druh plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*) v prípade, ak by sa výskyt druhu v ÚEV Alúvium Hrona potvrdil v takom rozsahu s akým sa počítalo pri tomto hodnotení. Mieru významu vplyvu na uvedené dva predmety ochrany bude možné záväzne stanoviť až na základe podrobných terénnych prieskumov.

SKUEV0302 Ďumbierske Tatry

Realizácia navrhovaného variantu červeného by nemala mať vplyv na predmet ochrany UEV Ďumbierske Tatry (prioritné druhy európskeho významu medveď hnedý *(*Ursus arctos*), vlk dravý *(*Canis lupus*) a na druh európskeho významu rys ostrovid (*Lynx lynx*)). Význam vplyvu ale bude možné stanoviť až na základe terénneho prieskumu.

SKCHVU018 Nízke Tatry

Pôsobenie možných vplyvov stavby R1 na územie SKCHVU018 Nízke Tatry a predmet jeho ochrany bolo vyhodnotené ako mierne negatívne pre všetky navrhované varianty R1. Avšak

až na základe terénneho prieskumu bude možné objektívne stanoviť význam vplyvu pre jednotlivé druhy vtákov z predmetu ochrany.

SKCHVU033 Veľká Fatra

Do SKCHVU033 Veľká Fatra zasahuje trasa R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica navrhovanou križovatkou Korytnica v jej okrajovej časti. Hranica CHVÚ tu vedie v súbehu s cestou I/59, pred Liptovskou Osadou sa hranica CHVÚ od cesty I/59 odkláňa. Povrchové úseky červeného variantu zasahujú v okrajovej časti CHVÚ Veľká Fatra do lesných aj nelesných biotopov. Vplyvy na jednotlivé druhy vtákov, ktoré sú predmetom ochrany (sokol sťahovavý, výr skalný, bocian čierny a orol skalný) bol vyhodnotený ako mierne negatívny.

Oblasti významné z hľadiska výskytu, ochrany a zachovania vzácných druhov fauny a flóry (napr. chránené druhy a ich biotopy),

Navrhovaná trasa R1 križuje, je v dotyku, alebo sa v blízkosti nachádzajú územia chránené podľa osobitných predpisov:

Podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny:

- Národný park Nízke Tatry
- Ochranné pásmo NP Nízke Tatry
- Prírodná rezervácia Kozí chrbát
- Prírodná pamiatka Moštenické travertíny

V rámci európskej siete chránených území sústavy NATURA 2000 sa v trase R1 a v jej blízkosti nachádzajú:

- SKUEV1303 Alúvium Hrona (územie európskeho významu)
- SKUEV0302 Ďumbierske Tatry
- SKCHVU018 Nízke Tatry (chránené vtáčie územie)
- SKCHVU033 Veľká Fatra

Podľa zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách

- chránená vodohospodárska oblasť (CHVO)
- ochranné pásma vodných zdrojov (OP VZ)

Oblasti, v ktorých už bola vyčerpaná únosnosť prírodného prostredia

Riešené územie nie je charakteristické vyčerpanou únosnosť prírodného prostredia,

Husto obývané oblasti

Oblasť nie je husto obývaná

Historicky, kultúrne alebo archeologicky významné oblasti

V úseku Slovenská Ľupča – Liptovská osada sa nálezy koncentrujú najmä v okolí Slovenskej Ľupče, kde sa podľa Archeologického zisťovacieho prieskumu (Archeologický ústav SAV, Nitra, 06/2015) nachádza hneď 13 evidovaných lokalít, ktoré sú však mimo záujmové územie stavby ešte pred začiatkom úseku stavby rýchlostnej stavby R1. V trase navrhovaného variantu R1 sa nachádzajú nasledujúce archeologické lokality:

Lokalita 14: Moštenica

Poloha: Hradište

Datovanie: doba bronzová

Nálezy: keramika

Literatúra: Veliačik / Mosný 1996

Lokalita 15: Moštenica

Poloha: intravilán obce

Datovanie: doba bronzová

Nálezy : v roku 1948 nájdený urnový hrob lužickej kultúry

Literatúra: Nepublikovaná nálezová správa AÚ SAV v Nitre č. 307/50

Vzhľadom na to, že v lokalitách archeologických nálezov je trasa rýchlostnej cesty vedená tunelom, nie je predpoklad zásahu do nálezísk. V zmysle návrhov vypracovaného Archeologického zisťovacieho prieskumu je však v záujme ochrany archeologického kultúrneho dedičstva potrebné v priebehu stavby zabezpečiť realizáciu záchranných archeologických výskumov (minimálne 3 mesiace pred začiatkom výstavby mimo mesiace december – február). Keďže nie je vylúčené, že sa počas výstavby objavia nové archeologické lokality mimo predpokladaných, je žiaduce, aby pri odhumusovaní trasy rýchlostnej cesty R1 bol prítomný archeológ.

III. VÝZNAM OČAKÁVANÝCH VPLYVOV, ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Z hľadiska časového priebehu pôsobenia očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné tieto rozdeliť do dvoch etáp - etapa výstavby a etapa prevádzky.

1. Vplyvy na obyvateľstvo

Hodnotenie vplyvov a dopadov posudzovanej činnosti na obyvateľstvo má mnoho aspektov, najvýraznejšie sa môže v tomto prípade prejaviť ovplyvnenie hlukom, emisiami z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov. Vplyvom navrhovanej činnosti budú vystavení predovšetkým obyvatelia obcí, katastrom ktorých navrhovaná rýchlostná cesta prechádza.

Zdravotné riziká počas výstavby

Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečie úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, výbušnami a pod. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti a o bezpečnosť zamestnancov sú povinní sa starať zamestnávateľia v súlade s platnou legislatívou. Pri prevádzke, údržbe a oprave zariadení a rozvodov je potrebné dodržiavať ustanovenia príslušných noriem a bezpečnostných predpisov a vyhlášok pre rozvody jednotlivých médií. Vzhľadom na to, že výstavba investičného zámeru sa bude realizovať len vo vyhradenom priestore a v čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík ani iných dôsledkov na bývajúce obyvateľstvo.

Zdravotné riziká počas prevádzky

Hodnotenie rizika je procesom zhodnocovania pravdepodobnosti a závažnosti škodlivých účinkov (situácií), ktoré môžu vzniknúť u ľudí alebo v životnom prostredí v dôsledku expozície zdrojov rizík za definovaných podmienok.

Na základe predbežnej analýzy boli u dotknutých obyvateľov identifikované nasledovné potenciálne vplyvy:

- navýšenie emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia z budúcej R1
- zmena hlukovej situácie v okolí R1
- zmena socio-ekonomických a psychosociálnych vplyvov.

Hodnotenie zdravotného rizika je procesom zhodnocovania pravdepodobnosti a závažnosti škodlivých účinkov (situácií), ktoré môžu vzniknúť u ľudí alebo v životnom prostredí v dôsledku expozície zdrojov rizík za definovaných podmienok. Pre hodnotenie vplyvov na zdravie je východiskovým a relevantným podkladom Emisná štúdia a Hluková štúdia. V záveroch predmetných štúdií sa konštatuje, že realizáciou opatrení (PHS) nedôjde k vzniku zdravotných rizík na bývajúce obyvateľstvo.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavíajú po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavíajú u užívateľov diaľnice zvýšením ich bezpečnosti a v poklese času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Vplyvy emisií z dopravy (znečistenie ovzdušia)

Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program Cadna A s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet koncentrácie škodlivín.

Výpočet bol realizovaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky (2030). Základnými vstupnými podkladmi pre výpočet emisií v riešených variantoch je prognózovaná intenzita dopravy a skladba dopravného prúdu. Vo výpočte bolo uvažované s maximálnou povolenou rýchlosťou vozidiel $v = 130 \text{ km/h}$ na priamej trase a na križovatkových vetvách podľa typu od 40 km/h – 80 km/h .

Vyhodnotil sa vplyv týchto znečisťujúcich látok: oxidy dusíka (NO_x), tuhé častice a polietavý prach (PM). Škodliviny sú spočítané ako priemerné hodnoty pre ročný interval.

Vo výpočte boli uvažované priemerné veterné podmienky a modelový prepočet uvažoval aj s terénymi charakteristikami na základe digitálneho terénneho modelu.

Model nezahŕňa emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest, ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sleduje sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti.

Výsledky sa porovnali s nasledovnými limitnými hodnotami škodlivých látok v ovzduší v zmysle vyhlášky č. 360/2010 Z.z.:

Znečisťujúca látka	Imisné limity v $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$		
	Priemerná koncentrácia znečisťujúcej látky		
	Kalendárny rok	24 hodín	1 hodina
Oxid dusičitý NO_2	40	-	200
Tuhé častice PM_{10}	40	50	-
Oxid uhoľnatý CO	-	10 000	-

Podľa exhalačnej štúdie predmetný úsek rýchlostnej cesty bude spĺňať imisné limity podľa vyhlášky č 360/2010 Z.z., a je teda možné konštatovať, že nedôjde k ohrozeniu ľudského zdravia znečisťujúcimi látkami v ovzduší produkovanými dopravou po rýchlostnej ceste.

Vplyvy hluku z dopravy

Posúdilo sa smerodajné výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky (2030). Rozhodujúcim vstupom pre prognózu hlukovej záťaže sú dopravné intenzity stanovené dopravnoinžinierskymi výpočtami. Na predikciu šírenia hluku od riešenej komunikácie bol vytvorený 3D model. Predikcia hlukovej záťaže a návrh protihlukových opatrení sa realizovalo metódou matematického modelovania metodikou *NMPB Routes 96* (vychádzajúcej z francúzskeho štandardu XPS 31-133) a programom CadnaA s výpočtom izofón dopravného hluku.

Prevádzka rýchlostnej cesty bude zdrojom hluku, ktorý v určitých úsekoch priblíženia sa k obytnému prostrediu bude prekračovať prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku. Predikcia hlukovej záťaže bola posudzovaná na základe kontaktu navrhovanej rýchlostnej cesty so zástavbou v jej okolí.

Výsledky hlukovej štúdie konštatujú prekročenie povolených hlukových limitov na obyvateľstvo bývajúce v blízkosti rýchlostnej cesty, preto budú musieť byť v týchto úsekoch vybudované protihlukové opatrenia v celkovej dĺžke 1 020 m.

Protihluková stena v km 1,650 – 2,140 vľavo (Slovenská Ľupča)

Protihluková stena v km 1,760 – 2,070 vpravo (Slovenská Ľupča)

Protihluková stena v km 4,700 – 4,920 vľavo (Moštenica)

2. Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia

Výstavba a prevádzka líniových stavieb má významný vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavbe. Automobilová doprava má najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich životné prostredie a vytvárajúcich skleníkový efekt. Individuálna automobilová doprava a nákladná doprava, predstavujú až 87 % celkového objemu emisií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO₂ pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty vytvorí v krajine nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Dôjde k distribúcii znečistenia aj na krajinársky hodnotné časti územia, čo vo vzťahu ku krajine považujeme za negatívny vplyv.

Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO₂, H₂O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavujú počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na biotopy. Po prekročení hraničného množstva pôsobí toxicky a môže vyvolať patologické zmeny (malformácie, pokles vitality, reprodukčné poruchy).

Odstránenie drevín môže mať vplyv na zmeny mikroklímy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu z dôvodov technického riešenia a rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Terénne úpravy môžu spomaliť, alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí komunikácie. Podobne môže nastať zmena v cirkulácii tzv. miestnych vetrov, ktoré vznikajú najmä na svahoch a v podsvahových polohách stekaním chladnejších vzduchových hmôt do dolín a nižších častí územia. V prípade, že sa v takomto teréne vybuduje vysoký násyp a mostný objekt, vytvárajú sa predpoklady pre hromadenie chladných hmôt a lokálne ovplyvnenie okolitých biotopov.

Pri určitých typoch počasia dochádza ku zvýšeniu alebo zníženiu teploty vzduchu v okolí komunikácie o niekoľko desiatín až niekoľko stupňov °C, čo môže mať za následok zmeny vo výskyte námrazy a zmrazkov na vozovke a topenie snehovej pokrývky.

Nepriaznivé vplyvy prevádzky rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia sa prejavujú počas zhoršených rozptylových podmienok. Nepriaznivý je najmä kumulatívny vplyv zhoršeného rozptylu vplyvom bezvetria a prízemných inverzií, čo je častým meteorologickým javom v sledovanej oblasti.

3. Vplyvy na povrchové toky

Za najvýznamnejšie vplyvy na povrchové toky je možné považovať početnosť zásahov do tokov pri realizácii preložiek a úprav tokov a pri budovaní mostov a priepustov so zvláštnym dôrazom na hlavné recipienty a vodohospodársku významnosť dotknutých tokov. Druhým dôležitým faktorom je trasovanie rýchlostnej cesty v morfológicky a tým aj poveternostne exponovanom území z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky predovšetkým v zimnom období, čo zvyšuje riziko znečistenia tokov v dôsledku potenciálnych havárií.

Ostatné hodnotené javy ako vplyv cestnej kanalizácie a kanalizácie prevádzkových plôch rýchlostnej cesty sú sekundárnej dôležitosti. Riziko havárií motorových vozidiel, s dopadom na kvalitu povrchových tokov prostredníctvom cestnej kanalizácie, môže byť podmienené geomorfologicky (prevýšenie resp. spád terénu, nadmorská výška), klimatologicky (prevetrávanie územia, priemerné teploty a zrážky hlavne v jesennom, zimnom a jarnom období, X-III), hydrologicky (súbehy cesty s tokmi, križovanie tokov) a technicky (horizontálne a vertikálne vedenie cesty, mosty, estakády).

4. Vplyvy na podzemné vody

Významné vplyvy na podzemné vody, na ich obeh, režim a prúdenie majú tunely, ktoré v prostredí karbonátov s puklinovo-krasovou priepustnosťou a intenzívnym tektonickým porušením môžu spôsobiť potenciálnu drenáž zvodneného prostredia s dopadom na obeh podzemných vôd alebo aj zdroje vôd.

Podľa dĺžky tunelov situovaných v hydrogeologicky rizikovom prostredí v III. úseku predĺženia R1 najvýhodnejší je červený variant, s dĺžkou trasy v hydrogeologicky rizikovom prostredí 0,9 km.

Vplyvy na zdroje vôd

Z celkového posúdenia trasy v III. úseku vyplýva, že z hľadiska ochrany zdrojov vôd v krasovo-puklinovom prostredí, ktoré vytvára podmienky pre intenzívne zvodnenie je realizácia hlbších a dlhých tunelov značne riziková.

Vplyvy na CHVO

Trasy posudzovaných variantov R1 sú vedené v území CHVO Nízke Tatry – západ a CHVO Veľká Fatra. Červený variant je vedený v CHVO tunelom. Celková dĺžka prechodu variantu cez CHVO je 10 km.

Z podmienok ochrany podľa NV SSR č. 13/1987 Zb. o niektorých chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd resp. zákona č. 364/2004 Z.z. (vodný zákon) je možné uviesť nasledovné taxatívne zákazy určené všeobecne pre CHVO nasledovne:

- ťažiť nevyhradené nerasty povrchovým spôsobom alebo vykonávať iné zemné práce, ktoré by viedli k odkrytiu súvislej hladiny podzemných vôd;
- zákaz sa nevzťahuje na ťažbu s možnosťou následného vodohospodárskeho využitia priestoru ložiska, resp., ak sa na základe hydrogeologického prieskumu preukáže, že táto činnosť neohrozí kapacitu zbernej oblasti;
- stavať alebo rozširovať sklady ropných látok;
- budovať skládky na nebezpečný odpad.

Okrem určenia režimu manipulácie s nebezpečnými látkami je potrebné splniť podmienku kladného hydrogeologického posudku pre ktorýkoľvek variant, či koridor.

5. Vplyvy na pôdu

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v priebehu výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch :

degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby i stavebné mechanizmy a v rámci stavebných dvoroch. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.

zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne má nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd

povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie. Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hlbkovým kyprením).

intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej diaľnice a v areáloch stavebných dvorov. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.

narušenie reliéfu vytváraním svahov (násypových alebo výkopových) so sklonom nad 12° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracovávaní projektu a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou kríkov.

Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta potenciálnym zdrojom kontaminácie územia až do vzdialenosti cca 60 m od okraja. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín, ale aj zrážkové vody stekajúce z vozovky, ktoré môžu obsahovať látky z chemického posypu a ropné látky vytekajúce z automobilov. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekračovania hygienických limitov. Rozsah kontaminácie pôdy výfukovými splodinami je možné obmedziť vytvorením zelených pásov po oboch stranách komunikácie, ktoré súčasne obmedzujú prašnosť.

6. Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy sa prejavajú počas výstavby aj prevádzky rýchlostnej cesty. Okrem priamych zásahov ktoré sa prejavajú v priamej likvidácii biotopov, bude dochádzať pri stavebných prácach aj k znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou. Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe tunelov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky rýchlostnej cesty bude negatívne vplývať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Línová stavba vytvorí pri povrchovom vedení v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie šeliem, ale aj iných terestrických cicavcov, dokonca vtákov a netopierov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, ekodukty a podchody) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov.

V rámci kumulatívnych vplyvov je potrebné zohľadniť aj širšie súvislosti vplyvu, ako negatívne vplyvy veľkých epizodických disturbancií, spojených s výstavbou rýchlostnej cesty (odstraňovanie vegetačného krytu, zariadenie staveniska, skrývky i skládky zeminy a iné zemné a dopravné práce) a šírenia invázných a expanzívnych druhov. Tieto disturbance v komplexoch vlhkých a chladných biotopov vytvárajú podmienky pre šírenie sucha, tepla a cudzorodých organizmov.

S rozvojom cestnej siete súvisí aj zvýšená požiadavka na ťažbu kameňa a štrkopieskov, čo likviduje biotopy, ktoré chránené druhy bežne využívajú a navyše zvyšuje ich vyrušovanie.

Výstavba rýchlostnej cesty predstavuje nasledovné najzávažnejšie vplyvy:
na vegetáciu:

- zníženie výmery hodnotných biotopov, ktoré sú predmetom ochrany, fragmentácia biotopov;
- výrub drevín;

- dočasný záber biotopov, znečisťovanie počas výstavby, strata prírodného charakteru, znečisťovanie emisiami škodlivých látok z dopravy počas prevádzky, resp. z výdychov tunela;
- nástup inváznych rastlín;
- obnaženie okrajových porastov lesných biotopov, narušenie stability lesných porastov.

na živočíšstvo:

- zosilnenie bariérového efektu dopravného koridoru medzi pohoriami Veľkej Fatry a Nízkych Tatier;
- bariéry v trase biokoridoru nadregionálneho významu rieky Hron a ďalších biokoridorov,
- priama likvidácia biotopov živočíchov a úhyn menej pohyblivých druhov živočíchov;
- fragmentácia biotopov;
- vyrušovanie živočíchov hlukom a vibráciami počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty.

7. Vplyvy na územia sústavy NATURA 2000

Posúdenie vplyvov projektu „R1 Banská Bystrica – Ružomberok“ na územia sústavy NATURA 2000 bolo vykonané v štruktúre primeraného posúdenia podľa práce „Metodika hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej Republike“, ktorú vypracovala ŠOP SR v roku 2014.

SKUEV0302 Ďumbierske Tatry

Červený variant V1 prechádza UEV Ďumbierske Tatry v tuneli. V prípade odvetrávania pomocou kanálov umiestnených nad stropom tunelovej rúry s vyvedením vzdušnín k portálom tunela je možné predpokladať nulový vplyv červeného variantu na predmet ochrany UEV Ďumbierske Tatry, lebo nedôjde k záberu biotopov v prípade odvetrávania pomocou šacht, ani by nevznikol zdroj znečisťovania ovzdušia.

ÚEV Ďumbierske Tatry je lokalizované v území jadrového výskytu veľkých šeliem na Slovensku.

SKCHVU018 Nízke Tatry

Predmetný variant zasahuje do SKCHVU018 Nízke Tatry. Vplyv výstavby R1 na druhy vtákov európskeho významu bude pozostávať najmä zo záberu lesných a lúčnych biotopov, ktoré budú pravdepodobne predstavovať zásah do ich hniezdnych, pobytových a potravných biotopov, dôjde k zvýšeniu hluku v území zo súčasnej nulovej hladiny a vtáky budú pri preletoch ohrozené kolíziami s dopravnými prostriedkami.

Predpokladá sa, že po výstavbe R1 pravdepodobne nedôjde k ohrozeniu výskytu druhov vtákov v samotnom SKCHVU018 Nízke Tatry a s najväčšou pravdepodobnosťou nespôsobí ani zmenu ich stavu. Vplyv R1 na druhy z predmetu ochrany SKCHVU018 Nízke Tatry bol ale vyhodnotený prevažne ako mierne negatívny z dôvodu trasovania rýchlostnej cesty po povrchu v CHVÚ. **Až na základe terénneho prieskumu bude možné objektívne stanoviť objektívne významnosť vplyvu pre jednotlivé druhy.**

SKUEV1303 Alúvium Hrona

Trasa R1 v červenom variante prekleňuje Hron mostnými objektmi, kde bude potrebná úprava brehov a koryta toku. V červenom variante budú preklenovať Hron dva mosty. Predmetom ochrany UEV Hron je samotný tok rieky, k nej prilehlé brehové porasty a živočíšne druhy viažúce sa k tomuto územiu.

Z hľadiska zásahu do biotopu 91E0* Lužné vrbovo-topoľové lužné lesy, realizáciou variantov dôjde v UEV Alúvium Hrona k úbytku biotopu na ploche väčšej ako 1% z plochy biotopu 91E0* v UEV Alúvium Hrona.

Z výsledku hodnotenia vplyvu realizácie variantov R1 na živočíšne druhy z predmetu ochrany UEV Alúvium Hrona vyplýva, že realizácia R1 by mohla ohroziť druh plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*), ale iba v prípade, ak by sa výskyt druhu v ÚEV Alúvium Hrona

potvrdil v takom rozsahu s akým sa počítalo pri tomto hodnotení. Vzhľadom na to, že ide o vzácnejší druh, zásah do biotopu druhu (ak sa druh potvrdí) môže byť menší.

Mieru významu vplyvu na uvedené dva predmety ochrany bude možné záväzne stanoviť **až na základe podrobných terénnych prieskumov.**

Zásah do brehových porastov a toku predstavuje úbytok úkrytových možností, potravných, možných lokalít neresísk, atď. Tento zásah do biotopu druhov z predmetu ochrany bude pravdepodobne významne menší pri realizácii červeného, resp. tyrkysového variantu.

SKCHVU033 Veľká Fatra

Do SKCHVÚ033 Veľká Fatra zasahuje trasa R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica navrhovanou križovatkou Korytnica v jej okrajovej časti. Hranica CHVÚ tu vedie v súbehu s cestou I/59, pred Liptovskou Osadou sa hranica CHVÚ od cesty I/59 odkláňa. Povrchové úseky červeného variantu zasahujú v okrajovej časti CHVÚ Veľká Fatra do lesných aj nelesných biotopov. Vplyv na jednotlivé druhy vtákov, ktoré sú predmetom ochrany (sokol sťahovavý, výr skalný, bocian čierny a orol skalný) bol vyhodnotený ako mierne negatívny.

V závere primeraného posúdenia na stavbu R1 Banská Bystrica – Ružomberok sa konštatuje, že:

„Miera negatívnych vplyvov je stanovená len orientačne, na základe dosiaľ známych údajov. Definitívny výrok o stupni významnosti vplyvu na územia sústavy NATURA 2000 je náležitý až po realizácii podrobných terénnych prieskumov ohľadom rozlohy biotopov, biotopov druhov a populácií druhov z predmetu ochrany, uskutočnených minimálne po dobu jedného roka a v závislosti od variantov jej realizácie.

Vzhľadom na to, že podkladom k vypracovaniu tejto štúdie (primeraného posúdenia) neboli aktuálne údaje o výskyte druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území NATURA 2000 identifikovaných ako potenciálne dotknutých realizáciou R1, nie je možné na úrovni súčasných poznatkov o území z odborného hľadiska jednoznačne a záväzne stanoviť stupeň významnosti negatívnych vplyvov na sústavu NATURA 2000 v zmysle odporúčaní metodiky“.

Pravdepodobnosť vplyvu

Pravdepodobnosť vplyvu je veľká.

Pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice

Počas výstavby, ani v rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku, sa vplyvy presahujúce štátne hranice SR sú ťažko odhadnuteľné, nakoľko po spojení Banskej Bystrice a Ružomberka s výhľadom na Dolný Kubín, môže dôjsť k prerozdeleniu kamiónovej dopravy smerom do Poľska.

Veľkosť a komplexnosť vplyvu

Vplyv líniovej stavby bude po celej jej trase, pričom rôzne druhy vplyvov sa budú meniť. V každom prípade však vplyvy budú komplexné a spolupôsobiacie, nakoľko sa nedá oddeliť napr. vplyv emisií a hluku.

Trvanie, frekvenciu a vratnosť vplyvu

Vplyvy budú trvalé a nevratné (záber pôdy, vizuálne pôsobenie, bariérový efekt, hluk, emisie, a ďalšie).

IV. PRIEBEH KONANIA NAVRHOVANEJ ZMENY

Rozoslanie Oznámenia o zmene

Priebeh konania navrhovanej zmeny

Ministerstvo v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dotknutým obciam a dotknutým subjektom listom zo dňa 28. 06. 2016.

Ministerstvo zverejnilo uvedené oznámenie o zmene na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-slovenska-lupca-korytnica>

STANOVISKÁ K NAVRHOVANEJ ZMENE

K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:

Obec Hiadel' (list zo dňa 08.07.2016)

- žiada jasné, jednoduché a zrozumiteľné vysvetlenie od MDVRR SR, prečo došlo k zmene pôvodného fialového variantu
- v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie vypracovať hydrogeologický posudok, ktorý podrobne a jasne zadefinuje všetky riziká a možnosti strát podzemných vôd, vôd v minerálnych prameňoch, strát vyvierania a ďalších dopadoch na vody,
- vykonať verejné stretnutia za účelom vysvetlenia zmeny,
- do opatrení správy o hodnotení uviesť, že v k. ú. Hiadel' budú počas výstavby využívané najmä poľné a lesné cesty, bez minimálnej záťaže komunikácie č. III/2427.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

MZ, IKŽ (list zo dňa 11.07.2016)

Upozorňuje, že podľa vyhlášky MZ SR č. 553/2005 je zakázané bez vydania stanoviska MZ SR v II. stupni ochranného pásma minerálnych vôd vykonávať činnosti, ktoré by mohli ovplyvňovať vlastnosti minerálnych vôd.

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov.

Inštitút pre ochranu prírody, Banská Bystrica, (doručené dňa 13.07.2016)

- K dokumentácii uvádza, že celoslovenské ani regionálne dokumenty neuvádzajú žiadny sídelný rozvojový koridor, takže líniový pruh pretínajúci územie národných parkov je zo všetkých relevantných hľadísk neopodstatnený.
- Upozorňuje, že zásah do územia NATURA 2000 je možný, pokiaľ nie sú iné varianty. Má za to, že existujú aj iné varianty.
- Po km 6,5 nebola trasa posúdená podľa zákona o posudzovaní vplyvov
- Posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000 nepovažuje za hodnoverný materiál, nakoľko neboli robené prieskumy.
- Upozorňuje, že MŽP SR neudelilo výnimku na ničenie chránených rastlín, na rušenie chránených živočíchov a ďalších položiek.
- Požaduje správu o hodnotení a riadne posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000.

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov. Požiadavky budú uplatnené v správe o hodnotení.

Okresný úrad, Banská Bystrica, odbor krízového riadenia (list zo dňa 07.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

MŽP SR, odbor štátnej geologickej správy, (list zo dňa 08.07.2016)

Upozorňuje, že v trase, príp. v okolí je výskyt výhradných ložísk, staré banské diela, evidované skládky odpadov, starých záťaží.

Upozorňuje na zosuvné územia.

K stanovisku je priložená mapová príloha.

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov.

Obec Lučatín (list zo dňa 15.07.2016)

Žiada ďalšie posudzovanie a v ňom, okrem iného, aj variant „dlhý tunel“. Vplyvy vyjadriť kumulatívne.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Obec Podkonice (list zo dňa 08.08.2016)

- nesúhlasí s variantom Tunel Hradište z dôvodu ohrozenia vodných zdrojov,

- trvá na pôvodnom variante vedenia trasy R1 Slovenský Ľupča – Korytnica, ktorá už bola predmetom posudzovania v roku 2010 a rešpektovala požiadavky obce (záverečné stanovisko č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 05. 10. 2010).

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Banskobystrický samosprávny kraj, (list zo dňa 14.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

OÚ Ružomberok, odbor cestnej dopravy a PK, (list zo dňa 15.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

MDVRR SR, sekcia dopravy a PK, odbor cestnej infraštruktúry, (list zo dňa 14.07.2016)

Nemá pripomienky. Odporúča ďalšie posudzovanie podľa zákona.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a PK (list zo dňa 14.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Krajský pamiatkový úrad, Banská Bystrica, (list zo dňa 14.07.2016)

Zmenu považuje za prípustnú.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

SVP, š.p., Banská Štiavnica, (list zo dňa 18.07.2016)

Uplatňuje požiadavky vo vzťahu k technickému riešeniu stavby, nakoľko bude dotknutých veľa tokov a lokalít podzemných vôd.

Upozorňuje na navrhnuté protipovodňové opatrenia v rkm 182,500 – 188,700.

Výstavbou a prevádzkou nesmie dôjsť k zhoršeniu povrchových a podzemných vôd v zmysle č. 4.7. ods. 7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady (smernice o vodách).

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov.

Obec Moštenica, (list zo dňa 12.07.2016)

Obec odmieta riešenie dlhého tunela v blízkosti obce. Už v minulosti ho odmietla. Obava je z hluku, z prašnosti a to tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Obec Slovenská Ľupča, (list zo dňa 26.07.2016)

V nasledujúcej dokumentácii predložiť podrobne rozpracovanú situáciu preložky cesty I/66, vrátane úseku II BB – SL až po napojenie v križovatke SL.

Do realizácie preložky I/66 zahrnúť kompletne dopravné značenie zákazu prejazdu vozidiel nad 12,5 m cez obce Slovenská Ľupča a Lučatín.

Kolaudáciu rýchlostnej cesty podmieniť kolaudáciou preložky cesty I/66.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, (list zo dňa 25.07.2016)

Upozorňuje na významné vplyvy trasy R1 na chránené územia a územia NATURA 2000.

Uprednostňuje iné alternatívy severo-južného prepojenia.

Odporúča ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Pri posudzovaní riešiť aj vo vzťahu k iným alternatívam umiestnenia severo-južného prepojenia.

Rešpektovať záväzné regulatívy ÚP VÚC BBSK, najmä č. 4.6, 4.8 a 4.9.

Pri posúdení zohľadniť kumulatívne vplyvy.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Peter Rajniak, (list zo dňa 15.07.2016)

Nesúhlasí s trasou. Pôvodná trasa bola kompromisom, v súčasnosti predkladaná zmena sa priblížila k obytnej časti Moštenica.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Okresný úrad Ružomberok, pozemkový a lesný odbor, (list zo dňa 19.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia, (list zo dňa 26.07.2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Žilinský samosprávny kraj, (list zo dňa 19.07.2016)

- Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (napriek tomu, že sa zameriava na parciálnu časť R1) sa priamo vzťahuje na ŠR R1 BB – RBK a proces EIA „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“, ktoré riešia trasovanie rýchlostnej cesty R1

v celom úseku a v širšom kontexte, ktoré sa premieta v územných vplyvoch a environmentálnych a socio - ekonomických aspektoch. Vzhľadom na to, že posudzovaný III. úsek je súčasťou jedného uceleného celku R1 BB - RBK, je potrebné riešiť posudzovanie vplyvov stavby komplexne, v kontexte ďalších súvisiacich úsekov. Vplyv navrhovanej stavby R1 nie je ohrozený a izolovaný len predmetným úsekom. Preto časť pripomienok ŽSK vznesených k predloženému oznámeniu o zmene v III. úseku R1 vychádza z uvedených širších súvislostí a sú platné aj pre súvisiace úseky R1 v zmysle ŠR R1 BB – RBK, a to najmä:

= **z hľadiska strategického plánovania** - Základným strategickým dokumentom strednodobého charakteru SR v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry je Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej SPRDI). V procese SEA SPRDI (záverečné stanovisko č. 2972/2014-3.4/ml vydané dňa 17.6.2014) bol vplyv realizácie stredoslovenskej severojužnej komunikačnej osi (opatrenie č.5) na životné prostredie hodnotený v dvoch vetvách:

- vetva R3 (Hubová – Trstená, Martin – Šášovské Podhradie, Budča – Šahy – št. hranica SR/MR),
- vetva R3 (Hubová – Trstená) -R1 (Sliač – Banská Bystrica – Likavka) - R3 (Budča – Šahy – št. hranica SR/MR).

Dopravný koridor R3 – R1 R3 vzhľadom na trasovanie úseku R1 v prírodne cennom území národných parkov a území NATURA 2000 v korelácii s minimálnym dopadom na rozvoj sídelnej štruktúry a dopravnej obsluhy územia (tabuľka č. 37, str. 93) bol vyhodnotený ako najmenej prínosný s najväčším negatívnym dopadom na životné prostredie. Po zohľadnení hodnotených parametrov uvedená SEA na str. 145 konštatuje: „*Opatrenie 5., Stredoslovenská severojužná komunikačná os*“ bolo koncipované v usporiadaní vetvy R3 a vetvy R3-R1-R3. *Vetva R3 je v porovnaní s vetvou R3-R1-R3 environmentálne priateľnejšia, pričom vetva R3-R1-R3 je zo všetkých opatrení hodnotená ako environmentálne najnepriateľnejšia.*“

= **z hľadiska použitých podkladov** - Máme za to, že problematika variantného riešenia severojužného prepojenia v ŠR R1 BB – RBK je spracovaná nedostatočne (variant cez Kremnické vrchy je hodnotený bez relevantného podkladu vid' vyššie uvedené) a následne predložená zmena navrhovanej činnosti na životné prostredie, je zúžená na posudzovanie dvoch (sub)variantných riešení v koridore Korytnica – Ružomberok. To podľa nášho názoru nenapĺňa potrebu preverenia alternatívnych riešení vyplývajúcich:

- zo znenia § 28 zákona č.506/2013 Z.z., ktorý by mal byť zohľadnený pri príprave uvedenej dopravnej stavby
- zo SPRDI ako nadradeného strategického dokumentu v oblasti dopravy.

= **z hľadiska sídelnej štruktúry a dopravných väzieb** - Severozápadné a stredné Slovensko budú vždy samostatné a nezlučiteľné regióny, pretože sú navzájom oddelené neurbanizovateľným, ale zato z hľadiska ochrany prírody hodnotným pásom pohorí. Zároveň KURS 2011 z hľadiska trvale udržateľného rozvoja sídelného prostredia uprednostňuje rozvoj sídelného prostredia v zvolensko – turčianskej rozvojovej osi prvého stupňa (vid' záväzný regulatív č. 2.27.6).

Z uvedeného vyplýva, že z hľadiska sídelnej štruktúry a dopravnej obsluhy územia je budovanie rýchlostnej cesty R1, úsek Banská Bystrica – Ružomberok len ťažko zdôvodniteľné, pretože R1 je navrhovaná v prírodne cennom a rekreačnom prostredí a zároveň neovplyvní nulovú gravitáciu dopravných a sídelných väzieb považského sídelného pásu k Banskej Bystrici.

= **z hľadiska ochrany prírody** - Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti sa odvoláva na vykonané Posúdenie vplyvu rýchlostnej cesty Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000“, ktoré napriek obsahovaným nepresnostiam a neurčitostiam pripúšťa možný negatívny dopad na integritu územia Natura 2000. Zároveň v časti V.6. tohto oznámenia sa konštatuje, že pre relevantné posúdenie variantných riešení III. úseku R1 je potrebné vykonať primerané posúdenie vplyvu na územia o zmene navrhovanej činnosti na sústavy Natura 2000 v zmysle čl. 6.3 a následne 6.4 Smernice o biotopoch. Závažný dosah na životné prostredie je taktiež konštatovaný v Záverečnom stanovisku z procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie č. 2354/2010-3.4/ml pre dopravnú stavbu „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“. V bode č. 46 Návrhu Opatrení sa uvádza: „*v prípade realizácie v úsekoch 3 a 4 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu...*“.

Na základe uvedeného Žilinský samosprávny kraj pokladá za potrebné komplexne posúdiť vplyvy rýchlostnej cesty R1 na životné prostredie v dotknutom území. (Dovoľujeme si upozorniť, že zákon 24/2006 Z.z. v platnom znení kladie dôraz na komplexné posúdenie očakávaných vplyvov navrhovaných činností z hľadiska ich významnosti a vzájomných vzťahov.) Zároveň požaduje posúdiť vplyv rýchlostnej cesty R1 na životné prostredie a v procese hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti v zmysle zákona 24/2006 Z.z. v platnom znení nasledovne:

- komplexne posúdiť rýchlostnú cestu R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok v zmysle spracovanej ŠR R1 BB – RBK (nielen predloženú zmenu navrhovanej činnosti v úseku Slovenská Ľupča - Korytnica) a vyhodnotiť jej kumulatívne a synergické vplyvy na životné prostredie
- ako alternatívne riešenie k zmene navrhovanej činnosti zohľadniť trasu R3, v úseku D1 – Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica, ktorej podkladom bude v zmysle platných noriem vypracovaná technická štúdia trasy. Uvedený koridor uprednostňuje KURS 2011 z hľadiska rozvoja sídelného prostredia v zvolensko – turčianskej rozvojovej osi prvého stupňa,
- vyhodnotiť v zmysle Zákona 24/2006 Z.z. vplyv vyššie uvedenej variantnej trasy na životné prostredie,
- vyhodnotiť efektívnosť navrhovaného dopravného koridoru vzhľadom k dopravnej obsluhu územia, ktorá predstavuje zmysel a cieľ výstavby cestných spojení (a ktorá nezávisí len od dĺžky trasy cesty, ale predovšetkým od počtu obyvateľov, ktorých trasa cesty dopravne obslúži v čase dostupnosti cesty do 15

min) a následne porovnať so západným severo – južným dopravným koridorom v úseku napojenie D1 – Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica (v správe SEA SPRDI bol v rámci severo – južných prepojení vyhodnotený ako koridor s najvyšším percentom napojenia obyvateľov na nadradenú cestnú sieť),

- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na krajinný ráz a scenériu krajiny (percepčia) dotknutého územia,

- v zmysle Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike vykonať primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na územia sústavy Natura 2000.
- komplexne vyhodnotiť vplyv oboch variantných riešení vo vzťahu k nulovému variantu (nielen z hľadiska dopravného – bezpečnostných aspektov, tak ako je konštatované na str. 59 oznámenia),
- vyhodnotiť vplyv tunelových riešení na režim podzemných vôd a zdrojov vôd.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

MDVRR, SR, Útvar hlavného hygienika, odd. oblastného hygienika Zvolen, (list zo dňa 22.07.2016)

Súhlasí s navrhovanou zmenou.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

ŠOP SR, Správa NAPANT, Banská Bystrica, (list zo dňa 14.07.2016)

Žiada posúdiť zmenu podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Pri posudzovaní riešiť aj vo vzťahu k iným alternatívam umiestnenia severo-južného prepojenia.

Rešpektovať záväzné regulatívy ÚP VÚC BBSK, najmä č. 4.6, 4.8 a 4.9.

Pri posúdení zohľadniť kumulatívne vplyvy.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Vyhodnotenie stanovísk

Subjekty verejnej správy zaslali kladné stanoviská s požiadavkami, z ktorých opodstatnené sa akceptujú, a budú uplatnené v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Požiadavky dodržiavať zákony sú opodstatnené, a preto sa akceptujú, nakoľko sú samozrejmosťou súčasťou povoľujúcich konaní.

Stanoviská verejnosti a právnických osôb sú vyhodnotené priamo pri stanovisku. Negatívne stanovisko dal občan Mošteníc, ktoré vyjadruje aj názor ostatných obyvateľov. V rámci rozsahu hodnotenia sa požiadavka prerokuje s navrhovateľom a naformuluje sa znenie, v akom rozsahu sa dá upraviť vedenie trasy – odklon od Mošteníc.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

ZÁVER

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona prihliadalo na stanoviská predložené k oznámeniu o zmene a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

Z výsledkov zisťovacieho konania a po zohľadnení stanovísk doručených k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné zohľadniť v procese posudzovania navrhovanej činnosti.

Dôvodom ďalšieho podrobnejšieho posudzovania je aj porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu

Pre výber optimálneho variantu bola v čase spracovania oznámenia o zmene k dispozícii rozdielna úroveň vstupných údajov. **Základná trasa** posudzovaná v procese posudzovania bola vypracovaná v stupni DÚR, zatiaľ čo **variant V1 červený** navrhovanej zmeny bol spracovaný na úrovni štúdie.

Navrhovaná činnosť v oboch riešeniach predstavuje v porovnaní s nulovým variantom optimálne riešenie zabezpečujúce predovšetkým:

- bezpečnú a plynulú cestnú premávku,
- ochranu obyvateľov pred nadlimitnou hlukovou záťažou z dopravy za realizácie opatrení,
- úspora času cestujúcich a pohonných hmôt,
- bezpečnosť a zvýšenie kvality životného prostredia obyvateľov v obciach, ktorými v súčasnosti prechádza cesta I/59 a I/66,
- Nulový variant v porovnaní s variantnými riešeniami navrhovanej činnosti nie je schopný dosiahnuť požadované parametre kladené pre bezpečnú, plynulú, efektívnu a ekologicky prijateľnú dopravu.

Prehľadná tabuľka vplyvov

Vplyvy na zložky životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Kritérium/ hodnotený ukazovateľ	Základná trasa	Variant V1 červený
vplyvy na obyvateľstvo	vplyv hluku na obyvateľstvo	dĺžka protihlukových stien (m)	525	1 020 Negatívny vplyv
vplyvy na chránené územia (národná sieť chránených území)	zásah do chráneného územia: NAPANT OP NAPANT	priamy záber chráneného územia (dĺžka trasy rýchlostnej cesty v m - bez úsekov vedených v tuneloch)	9 004	5 225
vplyvy na chránené územia (európska sieť chránených území Natura 2000)	zásah do chráneného územia: SKÚEV1303 Alúvium Hrona SKÚEV0302 Ďumbierske Tatry SKCHVU018 Nízke Tatry SKCHVU033 Veľká Fatra	priamy zásah do chráneného územia (dĺžka trasy rýchlostnej cesty v m - bez úsekov vedených v tuneloch)	7 746	1 814
vplyvy na konektivitu územia	bariérový efekt	dĺžka povrchového vedenia trasy (% z dĺžky trasy)	68	43,7
vplyvy na povrchové vody	ohrozenie kvality povrchových vôd	dĺžka trasy s potenciálnym ohrozením povrchových vôd (úpravy	1 978,5	1 620

		vodných tokov v m)		
vplyvy na podzemné vody	ohrozenie kvality a režimu podzemných vôd	dĺžka trasy s potenciálnym ovplyvnením režimu podzemných vôd (dĺžka tunelových úsekov v m)	4 747	8 385 Negatívny vplyv
vplyvy na horninové prostredie	narušenie stability horninového prostredia	dĺžka tunelových úsekov (m) a dĺžka oporných a zárubných múrov (m)	18 553	11 049,22

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. NDS, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 00 Bratislava
2. Obec Slovenská Ľupča, obecný úrad, Námestie SNP 13, 976 13 Slovenská Ľupča
3. Obec Lučatín, obecný úrad č. 40, 976 61 Lučatín
4. Obec Moštenica, obecný úrad 73, 976 13 Slovenská Ľupča
5. Obec Hiadeľ, obecný úrad č. 68, 976 61 Hiadeľ
6. Obec Donovaly, obecný úrad 3, 976 39 Donovaly
7. Obec Liptovská Osada, obecný úrad 369, 034 73 Liptovská Osada

8. Obec Podkonice, obecny úrad 178, 976 13 Podkonice
9. Peter Rajniak, Uhliarka 215, Močtenica, pošta 976 13 Slovenská Ľupča
10. Inštitút pre ochranu prírody, Sásovská cesta 86, 974 11 Banská Bystrica

Na vedomie

11. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
12. Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, Námestie SNP č. 23, 974 01 Banská Bystrica
13. ŠOP, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
14. MŽP SR, sekcia ochrany prírody a krajiny, TU
15. MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
16. MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
17. MZ SR, IKŽ, Limbová 2, P.O. BOX 52, 837 52 Bratislava 37
18. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám. 19, 010 01 Žilina
19. Krajský pamiatkový úrad, Lazovná 8, 975 65 Banská Bystrica
20. Okresný úrad, odbor starostlivosti o ŽP, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
21. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, A. Bernoláka 25, Ružomberok
22. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
23. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
24. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
25. Okresný úrad, odbor katastrálny, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
26. Okresný úrad, odbor starostlivosti o ŽP, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
27. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
28. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Komenského 27, 974 01 Banská Bystrica
29. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
30. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
31. Okresný úrad, odbor katastrálny, Ulica ČSA 7, 975 65 Banská Bystrica
32. ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, P. O. Hviezdoslava 38, 036 01 Martin
33. ŠOP SR, NAPANT, Lazovná 10, 974 01 Banská Bystrica
34. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných kom., Predmestská 1613, 010 40 Žilina
35. SVP, štátny podnik, Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica,
36. MDV a RR SR, odbor pozemných kom., Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
37. MDV a RR SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15