2014/009

RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 RUSKOVCE - PRAVOTICE

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA PRÍLOHY 8A ZÁKONA Č. 24/2006 Z. Z., O POSUDZOVANÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A O ZMENE A DOPLNENÍ NIEKTORÝCH ZÁKONOV



NOVEMBER 2016

PARÉ:

Obsah

ÚVOD 3
I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 4
I.1. Názov (meno) 4
I.2. Identifikačné číslo 4
I.3. Sídlo 4
I.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa 4
I.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie 4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 5
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 5
III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti 5
III.2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch 5
III.2.1. Požiadavky na vstupy 10
III.2.1.1. Záber pôdy 10
III.2.1.2. Spotreba vody 12
III.2.1.3. Ostatné surovinové zdroje 13
III.2.1.4. Energetické zdroje 14
III.2.1.5. Dopravná a iná infraštruktúra 15
III.2.1.6. Nároky na pracovné sily 15
III.2.1.7. Iné nároky 16
III.2.2. Údaje o výstupoch 16
III.2.2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia 16
III.2.2.2. Odpadové vody 18
III.2.2.3. Odpady 19
III.2.2.4. Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia 24
III.2.2.5. Zdroje tepla a zápachu 26
III.2.2.6. Iné očakávané vplyvy 26
III.2.2.7. Vyvolané investície 26
III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie. 26
III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. 27
III.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice. 27
III.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí. 27

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 30
IV.1. Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery .. 30
IV.2. Vplyvy na klimatické pomery 31
IV.3. Vplyvy na ovzdušie 31
IV.4. Vplyvy na vodné pomery 32
IV.5. Vplyv na pôdu 33
IV.6. Vplyvy na faunu a flóru 33
IV.7. Vplyv na krajinu 35
IV.8. Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma 36
IV.9. Vplyv na ÚSES 36
IV.10. Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme 37
IV.11. Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská 37
IV.12. Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality 37
IV.13. Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy 37
IV.14. Iné vplyvy 37
IV.15. Vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov 38
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 39
VI. PRÍLOHY 43
VI.1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia 43
VI.2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe 43
VI.3. Výpis z katastra nehnuteľností 43
VI.4. Dokumentácia k Zmene navrhovanej činnosti. 43
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 44
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA 44
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 44

ÚVOD

Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (ďalej iba „Oznámenie“) podľa prílohy č.8a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení, je spracované pre Zmenu - stavbu (zámer) „Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice“.

Po podaní tohto Oznámenia vydá príslušný orgán, ktorým je v tomto prípade Ministerstvo životného prostredia SR, do 30 dní rozhodnutie, v ktorom rozhodne či sa navrhovaná zmena bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení, alebo nie.

Pred výstavbou predmetného úseku rýchlostnej cesty R2 sa celý objem cestnej dopravy v sledovanom území realizoval po cestách I/50, II/516, II/592 a cestách tretej triedy, ktoré so svojimi parametrami nevyhovovali aktuálnej intenzite dopravy. Cesta I/50 prechádza mestom Bánovce nad Bebravou, čo spôsobovalo významné obmedzenie pre účastníkov cestnej premávky v území. Vyriešiť tento nepriaznivý stav v doprave sledovaného územia mala realizácia výstavby rýchlostnej cesty R2, ktorá zefektívni obsluhu tohto územia, zvýši bezpečnosť dopravy a zlepší životné prostredie hlavne v centre mesta Bánovce nad Bebravou. Rýchlostná cesta R2 v úseku Ruskovce - Pravotice prebrala väčšinu tranzitnej dopravy, čím uvoľnila existujúce cesty pre účely regionálnej a vnútroregionálnej dopravy.

V roku 2003 bola firmou Enviconsult s.r.o. vypracovaná Správa o hodnotení podľa zákona č. 127/1997 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na stavbu „Cesta R2 Križovatka D1 – Hradište“. Záverečné stanovisko k tomuto procesu bolo vydané 25.10.2005 pod číslom: 82/04-1.6; vydalo ho Ministerstvo životného prostredia SR. Predkladaná zmena – stavba rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice je projektovaná samostatne ako časť vyššie popísaného zámeru (Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište).

Poslednú, nami predkladanú, zmenu projektu rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice si vyžiadala nutnosť zmiernenia negatívneho vplyvu extrémnych zrážok, na poľnú cestu (objekt 133-00) a podmostie priľahlého mostného objektu (objekt 205-00), kedy dochádza k splavovaniu poľnohospodárskej pôdy z priľahlých svahov v okolí rýchlostnej cesty R2. Vzhľadom na tento fakt sa preto dospelo k návrhu riešenia – vybudovanie objektu 133-01 Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – Zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000.

Opis potrebných zmien a ich analýza vo vzťahu k jednotlivým zložkám životného prostredia je popísaná v nasledujúcich kapitolách.

Oznámenie bolo spracované v Ateliéri ekológie firmy HBH Projekt spol. s r.o., pracovisko organizačnej zložky Slovensko, Banská Bystrica.

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. Názov (meno)

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

I.2. Identifikačné číslo

35 919 001

I.3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

I.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
841 04, Bratislava
Ing. Zdenko Šalaga
Hlavný inžinier stavby
tel. č.: +421 914 778 125

I.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Obstarávateľ:
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
841 04, Bratislava
Ing. Zdenko Šalaga, Hlavný inžinier stavby
tel.č.: +421 914 778 125, email: zdenko.salaga@ndsas.sk

Spracovateľ:
HBH Projekt spol. s r.o.
Ateliér ekológie
Mgr. Marek Sekerčák, Ing. Michaela Vargová
Partizánska cesta 97, 974 01 Banská Bystrica
tel. č.: +421/484 716 037
email: m.sekercak@hbhprojekt.sk, m.vargova@hbhprojekt.sk
Mgr. Tomáš Šikula
Kabátníkova 5, 602 00 Brno; tel. č.: +420/605 53 60 53, email: t.sikula@hbh.cz
Partizánska cesta 97, 974 01 Banská Bystrica;

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce – Pravotice

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj: Trenčiansky
Okres: Bánovce nad Bebravou
Katastrálne územie: Dežerice, Bánovce nad Bebravou – Horné Ozorovce, Bánovce nad Bebravou – Malé Chlievany, Bánovce nad Bebravou – Veľké Chlievany, Dvorec, Bánovce nad Bebravou – Biskupice, Dolné Naštice, Brezolupy
Parcelné číslo: pozri prílohu č.3

III.2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

Trasa navrhovanej rýchlostnej komunikácie je smerovaná mimo obytnej zástavby mesta Bánovce nad Bebravou a územných častí Biskupice, Malé Chlievany, Horné Ozorovce.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice tvorí pravostranný oblúk s mostným objektom premosťujúcim preložku cesty I/50 a železničnú trať č.130A Trenčín - Chynorany. V cca km 1,500 je situovaná mimoúrovňová križovatka Bánovce – západ, ktorou je rýchlostná cesta napojená prostredníctvom malej okružnej križovatky a stykovej križovatky na cestu I/50.

V km 2,000 trasa pokračuje vo vysokom násype a mostným objektom prekračuje potok Svinica, následne pokračuje juhozápadne od obcí Horné a Dolné Ozorovce. V tomto úseku km 2,400 – 3,900 sa trasa zarezáva do terénu, pokračuje miernym pravostranným oblúkom a v km 3,900 sa dostáva do násypu, v ktorom mostným objektom prekračuje preložku poľnej cesty. V km 4,100 sa trasa zarezáva do terénu a pokračuje pravostranným oblúkom v miernom klesaní a prechádza západne od obce Malé Chlievany. V km 5,000 sa dostáva približne na úroveň terénu, kde mostným objektom prekračuje preložku Slameného potoka. Od km 5,300 trasa pokračuje ľavostranným oblúkom v násype a dostáva sa do údolia rieky Bebrava, keď postupne križuje preložku cesty III/050038 pred mostným objektom, v km 6,000 križuje melioračný kanál, v km 6,300 prekonáva potok Inovec mostným objektom a podchádza mostný objekt na preložke cesty III/050041. Trasa sa nachádza stále v násype a v km 6,800 premosťuje rieku Bebrava, následne sa trasa vyrovnáva a s vysokým násypom v km 7,600 prechádza mostným objektom kolmo ponad železničnú trať č. 130A Trenčín – Chynorany, pričom súčasne prekonáva upravený melioračný kanál a cestu II/592.V km 7,800 až 8,400 pokračuje trasa v miernom stúpaní a postupne prechádza z násypu do zárezu. V km

8,400 až 9,300 sa ľavostranným oblúkom zarezáva do terénu, v km 9,000 križuje pod mostným objektom preložku poľnej cesty. V km 9,300 až 9,600 trasa rýchlostnej cesty vysokým násypom prekonáva údolie a postupne sa približuje k jestvujúcej ceste I/50, s ktorou pokračuje súbežne až do konca úseku.

V km 9,600 až 9,900 sa trasa vyrovnáva, pričom sa dostáva do krátkeho zárezu, pokračuje priamym úsekom a v km 9,900 – 10,300 násypom prekonáva údolie a mostným objektom aj potok Dendéš. Na konci úseku trasa rýchlostnej cesty kopíruje trasu jestvujúcej cesty I/50 pravostranným oblúkom, pričom sa dostáva do posledného zárezu, v ktorom križuje preložku cesty III/050052 pod mostným objektom. Trasa končí v km 10,764, kde bude rýchlostná cesta napojená na cestu I/50 dočasným výjazdom.

Z hľadiska dopravných intenzít sú pôvodné riešenie a zmena zámeru (Zmena) rýchlostnej cesty totožné. Intenzity dopravy pred a po realizácii zámeru rýchlostnej cesty v okolí mesta Bánovce nad Bebravou popisuje tabuľka 2.

Zmenou stavby oproti pôvodnému riešeniu stavby a poslednej zmeny DSP je zmena v rámci už existujúceho objektu 133-00. Zmena spočíva vo vybudovaní dodatočného odvodnenia v podobe objektu 133-01 Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000.

Podstata zmeny spočíva vo vybudovaní ochrannej priekopy, ktorá bude opatrená priečnymi hrádzkami, za účelom spomalenia odtoku, zachytávania splavenín, ochrany existujúcej cestnej priekopy poľnej cesty 133-00, akumulácie a retencie zrážkovej vody. Návrh ozelenenia pozostáva z návrhu pásu krovín a kríkov, výsadby stromov a osiatia trávou. Objekt na utlmenie dynamickej sily vytekajúcej vody z priepustu pod mostným objektom 205-00 bude slúžiť predovšetkým na ochranu telesa rýchlostnej cesty a jeho bezprostredného okolia pred dynamickými účinkami vytekajúcej vody z priepustu a jej rovnomernejšieho vypúšťania a vsakovania do voľného terénu.

K vyššie uvedeným zmenám je potrebné uviesť, že táto zmena stavby je realizovaná mimo hranice pôvodných záberov stavby R2 Ruskovce – Pravotice, čo vyúsťuje do nároku na nový záber pôdy.

Detailne sú zmeny oproti dokumentácii DSP a vydanému stavebnému povoleniu popísané v nasledujúcej tabuľke 1.

Tabuľka 1: Detailne popísané zmeny v rámci výstavby rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice

Objekt	**133-01**	**Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000**
Charakteristika navrhovanej zmeny oproti DSP: - *ochranná priekopa:* situovaná v km 3,763 – 4,098 so sklonom svahov 1:2 , šírkou 2 m, priečny sklon dna 1 % znižujúcim sa smerom k ceste. Hĺbka priekopy 0,6 m, so sklonom svahov 1:2. Pozdĺžny sklon priekopy bude sklon existujúceho terénu. Pravá časť priekopy sleduje trasu cestnej priekopy poľnej cesty 133-00 a ľavá časť sleduje oplotenie rýchlostnej cesty R2. Tieto časti sa následne stretávajú tesne pred zaústením do už existujúcej cestnej priekopy. Odvádzaná voda bude zaústená do priekopy poľnej cesty 133-00 tesne pred mostným objektom 205-00 R2 a následné odvádzaná v existujúcom koryte. Pod mostným objektom budú svahy priekop obetónované. - *návrh ozelenenia:* bude realizované v úseku km 3,758 – 4,104 následne po ohumusovaní (0,15 m) koruny pozdĺžnej hrádzky, svahov a dna ochrannej priekopy. Na kontakte ochrannej priekopy a existujúceho terénu bude zriadený zatrávnený pás		

s krovinami so šírkou 5 m, ktorý sa v mieste stretu priekop rozširuje na 8 m. V rámci zatrávneného pásu bude vytvorený pás krovín o šírke 2 m, ako sekundárna ochrana priekopy na zachytenie nežiaduceho splavu z poľa. V priestore ochrannej priekopy medzi priečnymi hrádzkami budú vysadené stromy s rozostupom 5 m. Ozelenenie bude zabezpečovať ochranu priekopy pred odtekajúcou vodou, zvýšenie hydraulickej drsnosti koryta a spevnenie svahov a koryta priekopy.

- *objekt na tlmenie vypúšťanej vody:* navrhnutý v km 3,989 o šírke 10 – 15 m. Uložený bude na 0,15 m hrubej podkladovej vrstve štrkopiesku a od podložia oddelený separačnou geotextíliou. Samotný objekt bude tvorený oporou z drôto-kamenných košov (gabiónov) po obvode a kamennou nahádzkou, ktorá bude slúžiť k tlmeniu vytekajúcej vody z cestného priepustu. Gabióny budú uložené v postupne sa zužujúcich radoch so šírkou 1 m a priemernou výškou 1 – 2 m, ktorá sa postupne prispôsobí terénu. Na strane výtoku z priepustu sa tieto gabióny nachádzať nebudú. Svah nad objektom bude opevnený kameňom uloženým do betónu o hrúbke 0,15 m, podkladovým betónom s hrúbkou 0,1 m a štrkopieskovým podtypom 0,15 m. Vnútro objektu bude vyplnené kamennou nahádzkou so sklonom dna 1 %. Celý objekt bude zapustený 0,65 m do kamennej nahádzky z dôvodu zabezpečenia stability a odolnosti voči pretekajúcej vode. Pretekajúca voda sa v objekte utlmí a bude následne vytekať cez hranu objektu do voľného terénu. Na mieste výtoku bude pás tvorený kamennou nahádzkou šírky 2 m, z dôvodu ochrany pred vymieľaním pod objektom
- *hrádzky:* v navrhovaných opatreniach sa uvažuje s dvoma typmi ochranných hrádzok. Hrádzky prvého typu (priečne) budú umiestnené v pozdĺžnej ochrannej priekope a ich primárnou funkciou je prehradenie a zdržanie vody v nej. Situované sú v rozmedzí km 3,771 – 4,083 a ich rozostup v osiach je 15 m. Rozmer v korune je 0,8 x 4,5 m s hĺbkou 0,6 m. Sklon svahov hrádzky bude 1:1,5. Celková šírka v päte hrádzky bude 2,60 m. teleso bude zapustené 0,3 m do svahov a dna ochrannej priekopy z dôvodu zabezpečenia stability. Hrádzky budú vybudované z lomového kameňa uloženého do kamennej rovnaniny. Celkovo je navrhnutých 22 priečnych hrádzok.

  Druhým typom je pozdĺžna ochranná hrádzka umiestnená kolmo na vrstevnice v km 4,000 R2 a slúžiť bude na zachytenie splavovaných pôdnych sedimentov z okolitých polí a tak isto na zachytenie a spomalenie stekajúcej vody do najnižšieho bodu územia. Šírka v korune tu predstavuje 1,0 m, dĺžka 62,5 a výška 0,6 m. Sklon svahov je navrhnutý 1:10 a 1:2. Celková šírka v päte hrádzky bude 6,0 m. Teleso bude z hľadiska zabezpečenia stability zapustené 0,3 m do jestvujúceho terénu. Ochranná hrádzka je navrhnutá z kamennej nahádzky s veľkosťou kameňa min. 0,3 m.

***Obrázok č.1**:Pohľad na objekt 133-00 a mostný objekt 205-00 – objekty vyžadujúce si realizáciu Zmeny*



***Obrázok č.2** : Priepust prevádzajúci zrážkovú vodu pri mostnom objekte 205-00 zanášaný sedimentmi*



***Obrázok č.3**:Pohľad na poľnú cestu 133-00, miesto realizácie ochranného zeleného pásu*



Tabuľka 2: Dopravné intenzity rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice (skut.voz./24 h v profile)

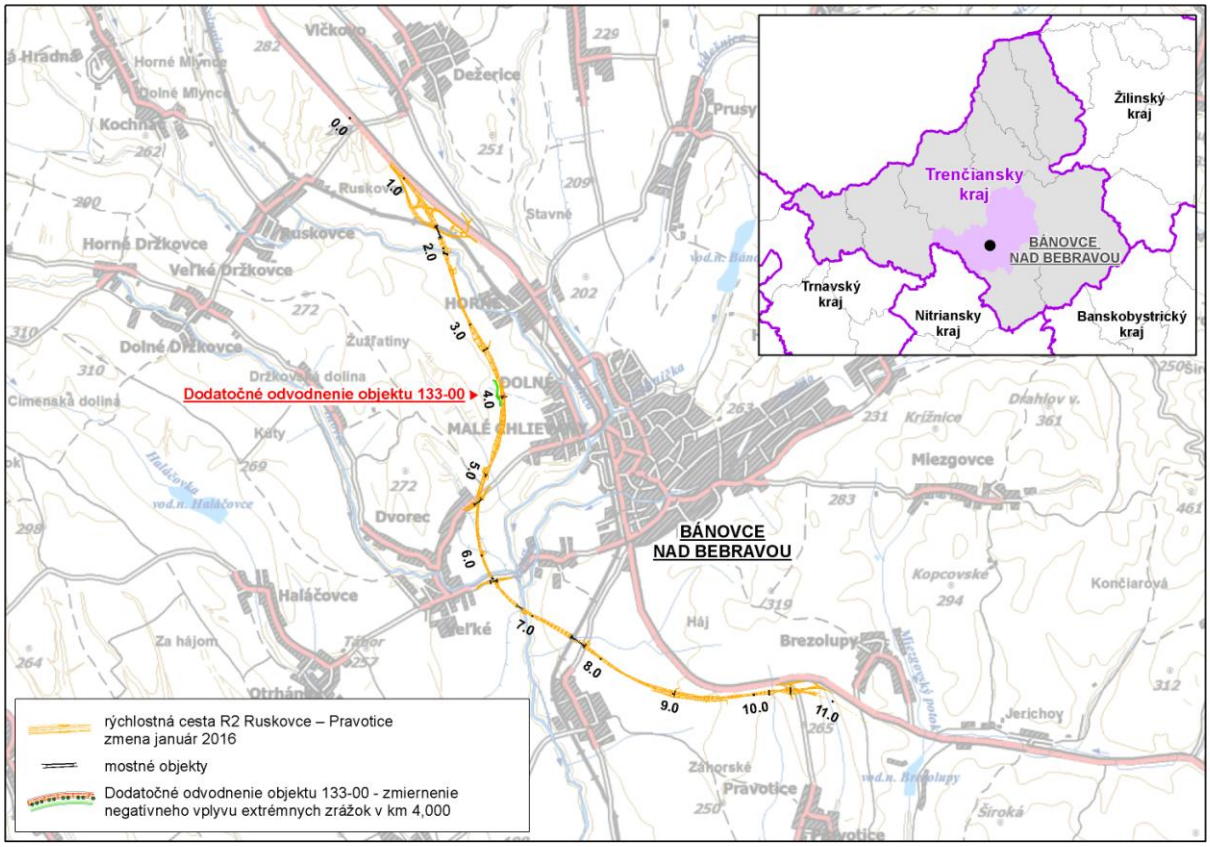
Intenzita dopravy	**rok 2010, stav pred realizáciou R2**			**rok 2015, stav po realizácii R2**			**rok 2025, stav po realizácii R2**			**rok 2035, stav po realizácii R2**		
Číslo cesty	**Osobné vozidlá**	**Ostatné vozidlá**	**Všetky vozidlá spolu**	**Osobné vozidlá**	**Ostatné vozidlá**	**Všetky vozidlá spolu**	**Osobné vozidlá**	**Ostatné vozidlá**	**Všetky vozidlá spolu**	**Osobné vozidlá**	**Ostatné vozidlá**	**Všetky vozidlá spolu**
I/50 80658	9 272	3 740	*13 012	3 778	1 260	*5 038	3 978	1 327	*5 305	3 978	1 327	*5 305
I/50 80659	8 774	2 320	*11 094	2 586	862	*3 448	2 764	921	*3 685	2 764	921	*3 685
I/50 80662	8 101	2 833	*10 934	7 219	2 037	*9 256	8 542	2 409	*10 951	8 542	2 409	*10 951
I/50 80661	13 470	3 022	*16 492	11 203	2 801	*14 004	13 296	3 324	*16 620	13 296	3 324	*16 620
I/50 83660	7 281	2 065	*9346	3 829	978	*4 807	4 139	1 065	*5 204	4 139	1 065	*5 204
I/50 83668	6942	2 388	*9 330	3607	911	*4 518	3904	997	*4 901	3904	997	*4 901
II/516 82498	2 261	2306	*2 567	2 446	348	*2 794	2 722	367	*3 089	2 722	367	*3 089
II/592 80670	4 558	1 366	*5 924	5 152	1 487	*6 639	5 713	1 607	*7 320	5 713	1 607	*7 320
II/592 86050	2 797	901	*3 698	3 184	1 021	*4 205	3 517	1 119	*4 636	3 517	1 119	*4 636

* celkové výhľadové dopravné zaťaženie stanovené ako súčet osobných a ostatných vozidiel prenásobených príslušným koeficientom rastu podľa výhľadového roku

Tabuľka popisuje predpokladané dopravné zaťaženie na dotknutej cestnej sieti po vybudovaní a sprevádzkovaní predmetného úseku rýchlostnej cesty R2. Po prerozdelení dopravy medzi rýchlostnú cestu R2 momentálne uvedenú do predčasného užívania a existujúcu cestnú sieť došlo k zníženiu dopravného zaťaženia na ceste I/50 (najmä na úsekoch mimo zastavané územie), ktorá sa nachádza v súbehu s navrhovanou rýchlostnou cestou. Spádové územie bude disponovať komfortným a bezpečným dopravným spojením, čím sa postupne zvýši atraktivita územia a aj rozvojový potenciál okresného mesta a jeho okolia smerom na Topoľčany a Partizánske. Efektivitu novovybudovaného úseku možno však objektívne posúdiť až po novom sčítaní dopravných intenzít.

Rozsah Zmeny medzi pôvodnou trasou posúdenou procesom EIA a novým riešením rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice je graficky znázornený na nasledujúcom obrázku.

Obrázok.č.4: *Schematické znázornenie posudzovaného úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice*



III.2.1. Požiadavky na vstupy

III.2.1.1. Záber pôdy

V okrese Bánovce nad Bebravou tvorí celková výmera poľnohospodárskeho pôdneho fondu aktuálne 19 137 ha. Z toho 13 897 ha tvorí orná pôda. Trvalé trávne plochy predstavujú z celkovej rozlohy približne 4 162 ha. Zastavaná plocha z celkovej výmery okresu je 1 698 ha.

Z celkovej rozlohy poľnohospodárskej pôdy je 67,71 % primárna pôda, 19,63 % sekundárna pôda a 12,66 % ostatná pôda. Primárna poľnohospodárska pôda zastupuje pôdy s najvyšším produkčným potenciálom, ktorú je potrebné ponechať pre priame poľnohospodárske využitie. Sekundárnu poľnohospodársku pôdu je možné ponechať aj na iné ako potravinové účely, ak jej využívaním nedôjde k znehodnoteniu. V tomto prípade ide o menej produkčné pôdy. Ostatná poľnohospodárska pôda sa používa na alternatívne poľnohospodárske využitie, resp. rôzne iné účely (športové, turistické, rekreačné a pod.).

Produkčný potenciál poľnohospodársky využívanej pôdy v okrese Bánovce nad Bebravou je väčšinou stredný až vysoký. Z celkovej rozlohy poľnohospodársky využívanej pôdy predstavuje 21,27 % pôda vysokej kvality, 64,08 % pôda strednej kvality a 14,66 % pôda nízkej kvality.

Lesný pôdny fond zaberá približne polovicu rozlohy okresu s výmerou 24 203 ha.

Pri realizácii navrhovanej činnosti a zmenách došlo k trvalému a dočasnému záberu územia. Aktuálne sprevádzkovaná trasa R2 Ruskovce - Pravotice je vedená mimo zastavané územia dotknutých sídelných útvarov.

Pre dočasný záber potrebný na zriadenie skládok, manipulačných pruhov a stavebných dvorov bola snaha zriaďovať ich na menej kvalitných pôdach, či na menej využívaných pozemkoch. Dočasne zabraté pozemky sa po ukončení stavby rekultivovali.

Čo sa týka záberu stavby, je dôležité poznamenať, že dodatočným odvodnením objektu 133-00 Preložka poľnej cesty v km 3,980 R2 realizáciou objektu 133-01 Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000 dôjde k negatívnemu vplyvu, nakoľko navrhované úpravy budú vyžadovať navýšenie trvalého a dočasného záberu stavby, aj keď nepatrne.

V posudzovanom území sa nachádzajú nasledovné hlavné pôdne typy:

Pseudogleje

Z celkovej rozlohy poľnohospodárskej pôdy v okrese Bánovce nad Bebravou predstavuje tento pôdny typ približne 6,09 %. Je to pôdny typ s tenkým svetlým humusovým horizontom, pod ktorým je vylúhovaný eluviálny horizont a hlboký B horizont s výrazným oglejením, ktoré sa vyskytuje aj v eluviálnom horizonte. Tieto pôdy sa často vyskytujú v kotlinových oblastiach. Sú to hlboké pôdy, prakticky bez skeletu, využívané prevažne ako orné pôdy. V období zvýšenej zrážkovej činnosti sú často sezónne zamokrované povrchovou vodou.
V území sa nachádzajú pseudogleje modálne, kultizemné a luvizemné nasýtené až kyslé, zo sprašových hlín a svahovín.

Hnedozeme

Tento pôdny typ zaberá približne 29,07 % z celkovej rozlohy poľnohospodárskej pôdy v okrese. Hnedozeme sú pôdy na sprašiach alebo sprašových hlinách s tenkým svetlým humusovým horizontom a výrazným B horizontom zvetrávania alebo premiestnenia ílu. V prevažnej väčšine prípadov neobsahujú skelet. Patria k našim najúrodnejším poľnohospodárskym pôdam, využívaných prevažne ako orné pôdy. Vyskytujú sa v pahorkatinách všetkých slovenských nížin v klimatickej oblasti teplej, mierne suchej až mierne vlhkej.
V území sa vyskytujú hnedozeme luvizemné a luvizeme, zo sprašových hlín a hnedozeme pseudoglejové a pseudogleje, zo sprašových a polygenetických hlín.

Fluvizeme

Fluvizeme predstavujú 16,34 % z celkovej rozlohy poľnohospodárskej pôdy v okrese Bánovce nad Bebravou. Sú to pôdy vyskytujúce sa len v nivách vodných tokov s procesom slabej tvorby a akumulácie humusu v dôsledku rušenia záplavami a aluviálnou akumuláciou, so zvýšenou, alebo periodicky zvýšenou hladinou podzemných vôd aspoň v nedávnej minulosti. Môžu byť viac i menej úrodné. Využívané sú ako orné pôdy, lúky, v južných oblastiach sú to vhodné pôdy pre zeleninárstvo.
V danom území sa nachádzajú prevažne fluvizeme kultizemné, sprievodné fluvizeme glejové, modálne a kultizemné ľahké, z nekarbonátových aluviálnych sedimentov.

Luvizeme

Luvizeme zaberajú približne 18,24 % z celkovej poľnohospodárskej plochy v okrese. Sú to pôdy na sprašových a im podobných hlinách s tenkým svetlým humusovým horizontom, väčšinou aj s eluviálnym – vylúhovaným horizontom, vždy s hlbokým B horizontom s

nahromadeným ílom. Sú to typické pôdy kotlinových oblastí Slovenska (úpätia svahov, poriečne rovne, terasy). Vyskytujú sa prevažne v nadmorskej výške 150 – 600 m. Patria medzi intenzívne využívané poľnohospodárske pôdy, najmä orné. Ich výskyt v lesoch je viazaný prevažne na dubové a dubovo-hrabové spoločenstvá.
V území sa vyskytujú luvizeme modálne, kultizemné a pseudoglejové, sprievodné pseudogleje luvizemné, zo sprašových hlín.

Kambizeme
Kambizeme sa vyskytujú v 18,90 % z celkovej rozlohy poľnohospodárskej pôdy v okrese Bánovce nad Bebravou. Je to pôdny typ s rôzne hrubým svetlým humusovým horizontom, pod ktorým je B horizont zvetrávania skeletnatých substrátov s rôznym, väčšinou však vyšším obsahom skeletu. Je to skupina pôd s rôznym procesom hnednutia. Je to naša najrozšírenejšia skupina pôd, vyskytujúca sa na rozličných substrátoch – na kryštalických horninách, vulkanitoch, na flyši (prevažne severná časť Slovenska), ale aj na vápencoch, prevažne prekrytých. Vyskytujú sa na nich ako orné pôdy, tak aj lúky a pasienky a lesy, vo vyšších polohách ihličnaté. Ich rozpätie pôdnej úrodnosti je pomerne široké.
V území sa vyskytujú kambizeme modálne a kultizemné nasýtené až kyslé, sprievodné rankre a kambizeme pseudoglejové, zo stredne ťažkých až ľahších skeletnatých zvetralín nekarbonátových hornín.

III.2.1.2. Spotreba vody

Stavba R2 rýchlostnej cesty Ruskovce – Pravotice neznamenala pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia výstavby a prevádzky bola potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku, počas prevádzky bude potrebná voda na údržbu komunikácie, strojov a prevádzku SSÚR.

Pitná voda a voda na hygienické účely, jej potreba, ktorú vyjadruje minimálne množstvo vody nevyhnutne potrebné na zabezpečenie základných potrieb človeka bez negatívneho vplyvu na jeho zdravie a hygienu sa v SR pohybuje na hranici 70 – 80 liter/osoba/deň.
Podľa vyhlášky č.648/2006 Z.z., v platnom znení, konkrétne prílohy č.1 sa uvažovalo so spotrebou vody na pitné účely 5 l/osoba/zmena a na nepriame potreby (umývanie a sprchovanie) 120 l/osoba/zmena. Maximálnu hodinovú potrebu vody na jednu osobu sa stanovila na 50% nepriamej potreby čo je 60 l/hod. Ročný súčet potreby vody (240 pracovných dní) činí 30 m^3 na jedného zamestnanca.
Pre 50 zamestnancov na stavenisku bola teda pri danej stavbe odhadovaná potreba vody 6,25 m^3/deň, maximálna hodinová potreba je 3 m^3/hod a ročná potreba pre 50 zamestnancov je 1500 m^3/rok (modelový počet zamestnancov).
Z uvedených hodnôt je zrejmé, že aj pri desaťnásobnom množstve pracovníkov (500) je denná, aj ročná spotreba pitnej vody z hľadiska kapacity v dotknutom území nevýznamná. Navyše takýto odber vody je dočasný a počas roku nerovnomerný.

Voda pre stavebné technológie a techniku bola a bude použitá na výrobu betónových zmesí, kropenie staveniska a údržbu techniky (700 l na jedno umytie). Využívaná bola voda z miestnej vodovodnej siete a blízkych vodných tokov (vodný tok Bebrava a iné). Množstvo spotrebovanej vody pri výstavbe sa odhaduje na niekoľko sto m^3/rok. Vcelku sa spotreba vody pre vyššie menované účely pri zámere výstavby odhaduje na niekoľko desatín sekundových litrov. Z hľadiska objemu vody a jej dostupnosti v území sa jedná o množstvo kapacitne málo významné.

Pri prevádzke SSÚR sa uvažuje s ročnou spotrebou vody 4 351 m^3 pre hygienické a požiarne účely. Potrebná bude rovnako aj úžitková voda, ktorá bude zabezpečená v zásobovacej nádrži objemu 61 m^3 napojenej na studňu.

Pitná voda pre potrebu objektov v areáli SSÚR je zabezpečená vodovodnou prípojkou z preloženého vodovodu DN 500, ktorý je vedený v blízkosti plánovaného areálu. Uvedený vodovod bude v správe vodárenskej spoločnosti.

Uvedená Zmena nebude mať výrazný vplyv na spotrebu vody.

III.2.1.3. Ostatné surovinové zdroje

Obdobie výstavby

Počas výstavby vznikli nároky na stavebné suroviny zodpovedajúce charakteru stavby:

- násypové materiály zemného telesa
- štrkopiesky pre konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky
- drvené kamenivo pre betónové konštrukcie a asfaltové zmesi
- materiál pre kryty vozoviek – ropné asfalty, modifikačné prísady, špeciálny cestný cement
- oceľ pre betonársku výstuž a bezpečnostné zariadenia ako zvodidlá a zábradlia
- kanalizačné potrubia, drenážne potrubia, betónové tvárnice
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre výstavbu objektov stavby a iných konštrukcií bol materiál z výkopov celého úseku navrhovanej stavby, uvažovalo sa však s nedostatkom násypového materiálu, na stavbu bolo potrebné doviezť približne 240 440,98 m^3 štrkodrvy potrebnej na sanáciu násypov.

Tieto údaje sa vplyvom Zmeny zásadne nezmenili, kvôli návrhu odvodnenia objektom 133-01 pribudnú len nepatrné množstvá materiálov. Vzrastie potreba lomového kameňa v objeme cca 686,84 m^3 , ďalej štrkodrvy frakcie 0-32 v objeme cca 63,26 m^3 , betón vzrastie o 23,9 m^3 . Ďalej je potrebné uvažovať so potrebou sadbového materiálu (stromy a kry v počte cca 500 kusov), osiva na zatrávnenie a iného materiálu potrebného na technologicky a účelovo funkčný objekt (geotextílie, hnojivá, materiál na ošetrovanie drevín,...).

Obdobie prevádzky

V úvahu je braná spotreba pohonných látok olejov a mazív pre mechanizmy údržby. Pri dvojpruhovej ceste sa predpokladá spotreba cca 1,5 tony pre jeden stroj za rok. Množstvo materiálu potrebného na opravy a údržbu (asfalt, betón, zvodidlá, farbivá a iné.) určí až rozsah ich realizácie.

Ďalej sa do spotreby surovín zahrnul aj posypový materiál zimnej údržby a to chemický posypový materiál (chlorid sodný, chlorid vápenatý, chlorid horečnatý) cca 1,2 kg/m^2 pri 60 - 70 zásahových dňoch za rok. Jeho množstvo však závisí od druhu udržiavaného povrchu, aktuálnej situácie na danej komunikácii a aktuálnych, či očakávaných poveternostných podmienok.

III.2.1.4. Energetické zdroje

ELEKTRICKÁ ENERGIA

Rozvod elektrickej energie slúži na zabezpečenie potreby elektrickej energie v dostatočnom množstve a kvalite počas prevádzky rýchlostnej cesty a to prevádzky SSÚR a informačného systému RC.

Obdobie výstavby

Odber elektrickej energie bol na stavenisku zabezpečený vzdušným vedením NN pripojeným na zdroje elektrickej energie dočasnými prípojkami z existujúcich vedení VN.

Elektrickú energiu dodávali nasledovné objekty:

- 620-00 prípojka NN k ISRC v km 1,650 R2 s dĺžkou trasy 370 m a celkovým súdobým elektrickým príkonom 7 kW s výhľadom 20 kW
- 621-00 prípojka NN k ISRC v km 7,772 R2 s dĺžkou trasy 414 m a celkovým súdobým elektrickým príkonom 7 kW s výhľadom 20 kW
- 622-00 prípojka NN k VO okružnej križovatky obj. 111-00 s dĺžkou prípojky je 179 m a celkovým súdobým elektrickým príkonom 2,1 kW
- 900-64 prípojka VN-22kV pre SSÚR
- 900 41.11 trafostanica napojená na VN prípojku 22 kV z existujúcej vzdušnej linky č. 258

Obdobie prevádzky

Počas prevádzky je elektrická energia potrebná pre fungovanie novopostaveného areálu strediska správy a údržby rýchlostnej cesty (SSÚR). Prívod elektrickej energie je zaistený z vyššie uvedenej trafostanice, ktorá slúžila aj pre obdobie výstavby tohto areálu. Elektrická energia slúžila pre prevádzku stavebných objektov, technologickej časti a pre vonkajšie osvetlenie. Spotreba elektrickej energie SSÚR vrátane osvetlenia okružnej križovatky v MÚK Bánovce – západ je pre kalendárny rok uvažovaná v objeme 1 176 205,2 $kWh.r^{-1}$.

Uvedenou Zmenou stavby sa vyššie uvedené nároky na elektrickú energiu výrazne nemenia.

PLYN

S využívaním zemného plynu sa pri výstavbe rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice v prvotnom zámere nepredpokladalo. Jeho využívanie je potrebné pre prevádzku SSÚR Bánovce, konkrétne na vykurovanie, prípravu TÚV a technologické účely (vysokotlakové čistiace zariadenie s plynovým ohrevom umývacej vody).

Dodávku plynu pre SSÚR je zabezpečená:

- SO 900-71 rozšírenie distribučného plynovodu a 2 ks pripojovacích plynovodov: navrhované rozšírenie STL plynovodu bude napojené na miestny STL plynovod D50 s tlakom 200 kPa v obci Dežerice
- STL pripojovací plynovod pre SSÚR: napojená bude na navrhované rozšírenie verejného STL plynovodu, cez vsadenú odbočku D50/D32 s tlakom 200 kPa
- STL pripojovací plynovod pre DOPZ: plynová prípojka bude napojená na navrhované rozšírenie verejného STL plynovodu, cez vsadenú odbočku D50/D32 s tlakom 200 kPa

Priemerná ročná spotreba zemného plynu pre areál SSÚR Bánovce predstavuje cca 182 000 m^3/rok.

Zmenou stavby sa vyššie uvedené nároky na dodávky plynu v porovnaní s pôvodným riešením nemenia.

III.2.1.5. Dopravná a iná infraštruktúra

Obdobie výstavby

Pri výstavbe navrhovanej činnosti boli v hodnotenom území kladené dopravné nároky na miestne existujúce komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom výkopových a násypových materiálov a pod.

Prístup na stavenisko bol zabezpečený jeho dočasným napojením na jestvujúcu cestnú sieť provizórnymi prístupovými cestami z existujúcich komunikácií. Navrhovaná činnosť si nevyžiadala budovanie nových komunikácií, došlo napríklad len k úpravám a preložkám existujúcich ciest v hodnotenom území. Cesta I/50 bola preložená tak, aby bezkolízne križovala rýchlostnú cestu. Cesta II/592 je križovaná rýchlostnou cestou mostným objektom 211-00 tak, že nedošlo k zásahu do cesty. Cesta II/592 ostala v pôvodnej polohe bez zmeny. Cesty III/050038, III/050041, III/050052 boli v mieste križovania smerovo aj výškovo upravené tak, že prechádzali ponad rýchlostnú cestu mostnými objektmi.

V prípade potreby boli realizované aj úpravy a preložky poľných ciest.

Počas výstavby navrhovanej činnosti tiež došlo k dočasnému obmedzeniu cestnej premávky na existujúcich cestách I., II. a III. triedy a na miestnych komunikáciách, prípadne v križovatkách s existujúcimi cestami, či v miestach napojenia rýchlostnej cesty R2 na existujúcu cestnú sieť.

Obdobie prevádzky

Nároky na dopravnú infraštruktúru v súvislosti s údržbou cestnej komunikácie sú zanedbateľné.

Navrhovanou Zmenou stavby sa nároky na dopravnú a inú infraštruktúru nezmenia v porovnaní s pôvodným riešením v DSP.

III.2.1.6. Nároky na pracovné sily

Obdobie výstavby

Pri prebiehajúcej výstavbe sú nároky na pracovné sily spravidla najväčšie. Ide hlavne o stavebných robotníkov a remeselné profesie, ako aj vyššie kvalifikovanú pracovnú silu. Počas výstavby rýchlostnej cesty R2 bola z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov. Počet osôb pracujúcich počas výstavby určil dodávateľ. Zastúpenie a množstvo pracovníkov v jednotlivých profesiách bolo v konečnom dôsledku závislé od technickej vybavenosti dodávateľa stavby, doby výstavby a náročnosti jednotlivých objektov.

Obdobie prevádzky

Nároky na pracovnú silu sú spojené s údržbou cesty, jej technickým vybavením a okolím (kosenie a orezávanie zelene, oprava povrchu vozovky, zimný posyp, čistenie a iné). V rámci SSÚR Bánovce vzniknú nároky na trvalé pracovné sily (administratívni pracovníci, údržba a prevádzka strojov a mechanizmov, príslušníci policajného zboru) v počte asi 100 pracovníkov.

III.2.1.7. Iné nároky

Povaha Zmeny nedáva predpoklady na potrebu ďalších vstupov, respektíve nových nárokov na pracovné sily (okrem vyššie menovaných) pre potreby výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice.

III.2.2. Údaje o výstupoch

III.2.2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Podľa rozmiestnenia zdroja znečistenia v priestore možno rozdeliť zdroje emisií nasledovne:

- bodový zdroj znečistenia
- líniový zdroj znečistenia
- plošný zdroj znečistenia

Doprava je jedným z najvýznamnejších zdrojov znečistenia ovzdušia. Zo znečisťujúcich látok sa dostáva do ovzdušia hlavne oxid siričitý (SO_2), oxid uhoľnatý (CO), oxidy dusíka (NO_x) a uhľovodíky (C_xH_y). Pre podmienky Slovenskej republiky boli stanovené celkové hodnoty špecifických emisií z automobilovej dopravy – podľa metodiky výpočtu znečistenia ovzdušia z automobilovej dopravy. Podľa Zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia a Vyhlášky č. 360/2010 Z.z. MPŽPRR SR o kvalite ovzdušia, kritériá kvality ovzdušia sú vyjadrené limitnými hodnotami pre znečisťujúce látky.

Všeobecne emisie z automobilovej dopravy sú závislé od rýchlosti, pozdĺžneho sklonu komunikácie a skladby dopravného prúdu. V tejto súvislosti je potrebné rozlišovať znečistenie ovzdušia počas výstavby a počas prevádzky cesty.

Obdobie výstavby

Počas doby výstavby stavba rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice pôsobila ako špecifický plošný zdroj znečistenia prízemnej vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny ťažkých stavebných strojov) v okolí stavebných dvorov, resp. v miestach väčšej koncentrácie stavebných prác (napr. okolo mostných objektov).

Obdobie prevádzky

Sprevádzkovanie rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice prináša do územia nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia, no v konečnom dôsledku dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi súčasnou dopravnou sieťou a novým dopravným koridorom a tým aj prerozdeleniu produkcie emisií z dopravy medzi súčasnú dopravnú sieť a nový dopravný koridor (úbytok produkcie emisií na súčasných cestách a ich presun na rýchlostnú cestu R2). K emisiám sa pripoja tiež aerosóly rôzneho zloženia, ktorých zdrojom budú chemické látky používané na udržovanie zjazdnosti komunikácie v zime a v malom množstve aj látky súvisiace bezprostredne s automobilovou premávkou (oter pneumatík a pod.).

S ohľadom na technický rozvoj v automobilovom priemysle, v súčasnosti platné a očakávané legislatívne úpravy podmienok prevádzky vozidiel možno v dohľadnej dobe predpokladať zníženie produkcie exhalátov z dopravy na jednotku prepravovaného výkonu.

Legislatíva EÚ sa snaží minimalizovať nepriaznivé vplyvy exhalátov z dopravy prostredníctvom noriem EURO pre motory cestných vozidiel. Od roku 2014 sa uplatňujú limity Euro 6 pre osobné automobily a dodávky (kategória M1 a N1) a EURO VI pre ťažké úžitkové vozidlá (kategória M2, M3 a N2, N3). Technológie znižovania emisií ako časticové filtre, katalyzátory alebo technológia SCR – vstrekovania vodného roztoku močoviny do motora – AdBlue sú k dispozícii, sú však stále drahé.

ROZLOŽENIE EMISIÍ V ČASE

Pre hodnotenie znečisťovania ovzdušia je veľmi dôležité rozlišovať obdobie výstavby úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice od obdobia prevádzky na ňom, kedy sa tieto vplyvy kvalitatívne aj kvantitatívne líšia.

Obdobie výstavby

Počas doby výstavby Zmeny (stavba rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice) je blízke okolie stavby znečisťované emisiami výfukových plynov zo stavebných strojov a ťažkých nákladných automobilov. Za rozhodujúci zdroj emisií do ovzdušia možno vo fáze výstavby považovať zemné práce, ktoré tvorili podstatnú časť objemu všetkých stavebných prác pri výstavbe cesty.
Uvedené vplyvy boli lokálneho rozsahu, miestne boli obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby, pričom dôležitú rolu zohrávali aktuálne meteorologické podmienky.

Obdobie prevádzky

Zdrojom emisií do ovzdušia v okolí komunikácie je predovšetkým prevádzka motorových vozidiel, vlastný povrch komunikácie je potom ako každá spevnená plocha iba druhotným zdrojom prašnosti.

DRUH A MNOŽSTVO EMISIÍ DO OVZDUŠIA

Rýchlostná cesta R2 nadobudne počas samotnej prevádzky charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilné zdroje.
Výpočet emisií znečisťujúcich látok vychádza z vývoja intenzity dopravy a emisných faktorov motorových vozidiel vo výhľadovom období, sklonových pomerov cesty a z vývoja špecifických emisných faktorov, ktoré sú stanovené zvlášť pre osobné (OA) a zvlášť pre nákladné vozidlá (NA). Špecifické emisné faktory znečisťujúcich látok, pre ktoré bol spracovaný výpočet, sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 3: *Očakávaná ročná produkcia emisii automobilovej dopravy pre úsek R2Ruskovce - Pravotice*

	Rok	**Emisie**		
		NO_x (t/rok)	**CO (t/rok)**	**benzén (t/rok)**
R2 Ruskovce - Pravotice	2025	98,506	84,359	0,392
	2035	99,729	36,610	0,231

Tabuľka 4: *Emisné faktory motorových vozidiel pre roky 2025 a 2035*

Rýchlosť[km/h]	**CO [g/km]**		**NO_x [g/km]**		**benzén [g/km]**	
	OA	**NA**	**OA**	**NA**	**OA**	**NA**
pre rok 2025						
50	2,1	4,8	0,4	7,1	1,0	1,5
80	1,3	2,0	0,5	6,6	0,6	1,0
100	1,4	1,4	0,6	5,4	0,6	0,8
pre rok 2035						
50	0,6	3,1	0,2	6,5	0,5	0,8
80	0,4	1,3	0,3	6,0	0,3	0,5
100	0,4	0,9	0,3	5,2	0,3	0,4

III.2.2.2. Odpadové vody

Odpadové vody vznikali po celú dobu výstavby rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice a samozrejme vznikajú aj počas jej prevádzky. Produkujú sa nasledujúce typy odpadových vôd:

- dažďové (zrážkové) odpadové vody
- splaškové odpadové vody
- extravilánové odpadové vody (vznikajúce v dôsledku prívalových dažďov)

Obdobie výstavby

Počas výstavby odpadové vody vznikali hlavne zo sociálnych zariadení staveniska (splašková odpadová voda). Množstvo splaškovej odpadovej vody vždy závisí na organizácii výstavby a množstve osôb pracujúcich na stavbe. Na jednu osobu sa odhaduje denná produkcia splaškových vôd cca 125 litrov. Čo v prepočte na 50 osôb znamená dennú produkciu splaškových odpadových vôd v objeme 6,25 m^3/deň, za rok to je 1 500 m^3.

Obdobie prevádzky

Počas prevádzky budú vznikajú hlavne zrážkové odpadové vody odtekajúce z povrchu komunikácií a prevádzky SSÚR Bánovce.

Pre výpočet celkového množstva odvádzaných zrážkových vôd z posudzovaného zámeru sa použil tento vzťah:

Vs = š . L . hs . ks

Vs ... objem zrážkových vôd z úseku cesty m^3/rok
š ... šírka spevnenej plochy vozovky
L ... dĺžka posudzovaného úseku cesty
hs ... priemerný ročný úhrn zrážok (m/rok)
ks ... odtokový koeficient – 0,9

Priemerný ročný úhrn zrážok v okrese Bánovce nad Bebravou je podľa údajov SHMÚ v rozmedzí 600 - 700 mm (pre výpočet použitá horná hranica - teda 700 mm). Podľa vyššie uvedeného vzorca sa približne odvodilo množstvo odvádzaných zrážkových odpadových vôd zo spevnenej časti komunikácie na objem 73 689 m^3 za rok.

Odvodnenie vozovky je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom a zahŕňa odvedenie zrážkových vôd z vozovky, cestných svahov a priľahlých pozemkov. Zrážkové vody z vozovky celej rýchlostnej cesty a niektorých mostov sú zachytávané do monolitického betónového žľabu umiestneného v nespevnenej krajnici. Voda zo žľabov je cez uličné vpusty odvádzaná do kanalizácie rýchlostnej cesty. Rýchlostná cesta je odkanalizovaná v úsekoch, kde si to vyžaduje technické riešenie. Kanalizáciou je voda sústreďovaná k retenčným nádržiam, ktorých funkciou je regulované vypúšťanie dažďových vôd do recipientov. Zrážkové vody z nespevnených krajníc, svahov násypov a výkopov budú tiež odvádzané tvárnicami spevnenými priekopami so sklonom min. 0,3 % do najbližšieho recipientu.
Dažďová voda sústredená na spevnených plochách areálu SSÚR, ako aj všetky odpadové vody vznikajúce pri prevádzke SSÚR budú zachytávané sústavou uličných vpustov a cez kanalizačné potrubie budú odvedené do odlučovača ropných látok a následne do recipientu. Pri 700 mm zrážok za rok bude zo spevnených plôch a striech odvedených cca 12 392 m^3 ročne.
Splaškové vody sú prevedené cez čistiareň odpadových vôd a vyústené do recipientu, ich produkcia je odhadovaná na necelých 12 m^3 za deň.

Vplyvom Zmeny nedôjde k zmenám produkcie odpadových vôd zo spevnenej časti komunikácie, ani k vzniku iných odpadových vôd.

III.2.2.3. Odpady

Pri plánovanej stavbe rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice vznikali odpady od začiatku výstavby, rovnako ako vznikajú aj počas celej doby jej prevádzky.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, v platnom znení, vznikli z hľadiska bezpečnosti odpady kategórie:

1. nebezpečné odpady označené písmenom „N“
2. ostatné odpady, označené písmenom „O“

Odpady sú podľa katalógu odpadov roztriedené do skupín, podskupín a druhov.

Počas výstavby

Vznikali odpady pri príprave územia a následne pri samotnej stavebnej činnosti. Najväčšie množstvá odpadu produkovala prevádzka zariadení staveniska, hlavného stavebného dvora.

Nasledujúce tabuľky uvádzajú prehľad odpadov ktoré môžu vznikať počas výstavby.

Tabuľka 5: *Odpady vznikajúce na mieste hlavného staveniska*

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
02 01 03	odpadové rastlinné tkanivá	O
02 01 07	odpady lesného hospodárstva	O
03 01 04	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/drevovláknité dosky, dyhy obsahujúce nebezpečné látky	N
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
06 13 99	odpady inak nešpecifikované	
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 04 09	odpadové lepidlá a tesniace materiály obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 04 10	odpadové lepidlá a tesniace materiály iné ako uvedené v 08 04 09	O
10 13 11	odpady z kompozitných materiálov na báze cementu iné ako uvedené 10 13 09 a 10 13 10	O
10 13 14	odpadový betón a betónový kal	O
12 01 01	piliny a triesky zo železných kovov	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 03	piliny a triesky z neželezných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	odpady zo zvárania	O
13 05	odpady z odlučovačov oleja z vody	
13 08 02	iné emulzie	N
13 08 99	odpady inak nešpecifikované	

15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 07	obaly zo skla	O
15 01 09	obaly z textilu	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 11	kovové obaly obsahujúce nebezpečný tuhý pórovitý základný materiál (napr. azbest) vrátane prázdnych tlakových nádob	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály, vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
16 02	odpady z elektrických a elektronických zariadení	
17 01 01	betón	O
17 01 02	tehly	O
17 01 03	Škridly, obkladový materiál a keramika	O
17 01 06	zmesi alebo samostatné úlomky betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky	N
17 01 07	zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
17 02 01	drevo	O
17 02 02	sklo	O
17 02 03	plasty	O
17 02 04	sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 03 02	bituménové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	O
17 04 01	meď, bronz, mosadz	O
17 04 02	hliník	O
17 04 03	olovo	O
17 04 04	zinok	O
17 04 05	železo a oceľ	O
17 04 06	cín	O
17 04 07	zmiešané kovy	O
17 04 09	kovový odpad kontaminovaný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N
17 04 11	káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 03	zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 05	výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 05 07	štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
17 05 08	štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O

17 06 01	izolačné materiály obsahujúce azbest	N
17 06 03	iné izolačné materiály pozostávajúce z nebezpečných látok, alebo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 06 05	stavebné materiály obsahujúce azbest	N
17 08 01	stavebné materiály na báze sadry kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 08 02	stavebné materiály na báze sadry iné ako uvedené v 17 08 01	O
17 09 03	iné odpady zo stavieb a demolácií vrátane zmiešaných odpadov obsahujúce nebezpečné látky	N
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O

Odpady na stavenisku potenciálne vznikajú najmä pri týchto činnostiach:

- demolácie nehnuteľností
- demolácie súčasných konštrukcií a vozoviek
- odstránenie vegetácie
- preložky inžinierskych sietí
- budovanie mostov
- ukladanie jednotlivých vrstiev komunikácie
- dokončovacie práce
- prípadné riešenie havarijných situácií (únik ropných látok a iné)

Tabuľka 6: *Odpady vznikajúce v priestore stavebného dvora*

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
03 01 04	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy obsahujúce nebezpečné látky	N
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
12 01 01	piliny a triesky zo železných kovov	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 03	piliny a triesky z neželezných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 12	použité vosky a tuky	N
12 01 13	odpady zo zvárania	O
13 01	odpadové hydraulické oleje	
13 02	odpadové motorové, prevodové a mazacie oleje	
13 03	odpadové izolačné oleje a oleje na prenos tepla a iné kvapaliny	
13 08 02	iné emulzie	N
13 08 99	odpady inak nešpecifikované	
14 06 03	iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	N
14 06 05	kaly, alebo tuhé odpady obsahujúce iné rozpúšťadlá	N

15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 07	obaly zo skla	O
15 01 09	obaly z textilu	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 11	kovové obaly obsahujúce nebezpečný tuhý pórovitý základný materiál (napr. azbest) vrátane prázdnych tlakových nádob	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály, vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
16 01 03	opotrebované pneumatiky	O
16 01 07	olejové filtre	N
16 02	odpady z elektrických a elektronických zariadení	
16 06	batérie a akumulátory	
20 01 01	papier a lepenka	O
20 01 02	sklo	O
20 01 08	biologický rozložiteľný kuchynský a reštauračný odpad	O
20 01 10	šatstvo	O
20 01 11	textílie	O
20 01 21	žiarivky a iný odpad obsahujúci ortuť	N
20 01 38	drevo iné ako uvedené v 20 01 37	O
20 01 39	plasty	O
20 01 40	kovy	O
20 02 01	biologický rozložiteľný odpad	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
20 03 04	kal zo septikov	O

Na stavebných dvoroch vznikajú odpady hlavne pri nasledujúcich činnostiach:

- príprava stavebných komponentov
- natieranie konštrukcií
- bežná údržba stavebných mechanizmov
- prevádzka zariadení stavby a hygienických zariadení pre pracovníkov
- skladovanie materiálu pre stavbu

Počas prevádzky

Hlavným zdrojom odpadov počas samotnej prevádzky je údržba a čistenie posudzovaného úseku, plus prevádzka SSÚR Bánovce. Tieto činnosti je možno podrobnejšie charakterizovať nasledovne:

- čistenie vozovky

- čistenie kanalizácie a dažďových vpustí
- drobné úpravy komunikácie a svahov cesty
- údržba cesty v zimnom období
- orezávanie a údržba zelene v priestore križovatiek a krajniciach

Na základe týchto činností je možné vyšpecifikovať druhy odpadov, ktoré sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 7: *Odpady vznikajúce počas prevádzky cesty*

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
02 01 03	odpadové rastlinné tkanivá	O
13 05 02	kaly z odlučovačov oleja z vody	N
13 05 06	olej z odlučovačov oleja z vody	N
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály, vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 02 01	biologický rozložiteľný odpad	O
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O
20 03 06	odpad z čistenia kanalizácie	O

Nakladanie s odpadmi, spôsob ich využitia, alebo zneškodňovania sa riadi podľa platných právnych predpisov, aktuálne podľa zákona č. 79/2015 Z.z., o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Nevyužité stavebné odpady budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov lokalizovaných v blízkom okolí počas výstavby rýchlostnej cesty R2.

Za odpadové hospodárstvo teda v priebehu výstavby zodpovedal samotný zhotoviteľ stavby, ktorý bol povinný plniť všetky povinnosti ako pôvodca odpadu. Po uvedení do prevádzky tejto rýchlostnej cesty vrátane SSÚR bude si bude povinnosti pôvodcu odpadu plniť NDS, a.s. ako správca a prevádzkovateľ.

Z hľadiska nebezpečnosti sa vzniknuté odpady delia na kategóriu „ostatné“ u ktorých sa nebudú prejavovať nebezpečné vlastnosti a kategóriu „nebezpečné“ s možným výskytom niektorej z nebezpečných vlastností.

Zmenou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá badateľné navýšenie množstva produkovaných odpadov.

III.2.2.4. Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia

HLUK

Obdobie výstavby

Hluk a vibrácie výrazne ovplyvňujú kvalitu životného prostredia, možno ich považovať tiež za závažné faktory negatívne pôsobiace na zdravotný stav obyvateľstva.

Ochrana životného prostredia pred nepriaznivými účinkami hluku z dopravy je stanovená Vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí a Vyhláška MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

V období výstavby bolo okolie stavby zaťažené hlukovými emisiami stavebných strojov a vozidiel obsluhujúcich stavbu. Po odstránení časti ornice postupne nasledovali základné terénne úpravy a zemné práce podľa projektovej dokumentácie súvisiace so zakladaním mostných objektov, násypov, resp. zárezov, preložky inžinierskych sietí a pod. V tejto etape boli nasadené rôzne zemné stroje a mechanizmy typu rýpadlá, buldozéry, vyrovnávače, nákladné terénne automobily, nakladače, zhutňovacie stroje a pod. Špecifikácia týchto strojov je nižšie uvedená preto, lebo tieto určujú hlavné zdroje hluku v etape výstavby. Ďalej uvedené hlukové parametre sú získané z meraní pri analogických stavebných prácach (merané v stanovenej vzdialenosti 7 m od obrysu strojov, rozsah hladín hluku je určený stupňom využitia výkonu daného stroja a jeho zaťažením)

Nákladné automobily typu Tatra	87 - 89 dB(A)
Buldozér	86 - 90 dB(A)
Zhutňovacie stroje zeminy a štrku	83 - 86 dB(A)
Vyrovnávače terénu	86 - 88 dB(A)
Bager	83 - 87 dB(A)
Nakladače zeminy	86 - 89 dB(A)

Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný, alebo až prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie, napr. bagrovanie, sypanie štrku, pluhovanie, zhutňovanie, nakladanie a pod. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz. Hluk zo základných zemných prác stavby objektov je prirodzene hluk dočasný.
Uvedené vplyvy boli lokálneho rozsahu, miestne boli obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby, pričom dôležitú rolu zohrávalo umiestnenie prístupových komunikácií k stavbe obchvatu a stavebných dvorov.
Ďalší zdroj hluku predstavovala prevádzka stavebných dvorov. Dominantnými zdrojmi hluku boli okrem prejazdov nákladných vozidiel so surovinami a hotovými zmesami aj jednotlivé zariadenia technologických liniek.

Obdobie prevádzky

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice aktuálne predstavuje nový líniový zdroj hluku v území. Vplyvom výstavby tejto komunikácie došlo k prerozdeleniu dopravy v území medzi už existujúcou cestnou sieťou a novopostavenou komunikáciou. Výsledkom je zmena hlukovej záťaže (predpokladá sa dokonca jej mierne zníženie) na jestvujúcej cestnej sieti a prírastok hlukovej záťaže z novopostavenej cestnej komunikácie, kde boli podľa hlukovej

štúdie spracovanej pre potreby dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice (spracovateľ: prof. Dr. Ing. Martin Decký, Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Katedra cestného staviteľstva) potrebné protihlukové steny ako primárne protihlukové opatrenia (pri obciach Horné Ozorovce a Malé Chlievany). Presnejší popis týchto protihlukových opatrení je v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 8: *Návrh protihlukových opatrení v úseku R2 Ruskovce - Pravotice*

PHS	Lokalizácia steny		Charakteristika steny				Poznámka
	Lokalita	Poloha	Staničenie (km)	Dĺžka (m)	Výška (m)	Plocha (m^2)	
PC 1	Horné Ozorovce	Vľavo	2,40 – 3,00	600	3,0	1 800	Sídlisko, výhľad IBV
PC 2	Malé Chlievany	Vľavo	4,40 – 4,85	450	2,0	900	Rekreácia výhľad, výhľad IBV
PC 3	Malé Chlievany	Vľavo	4,85 – 4,96	110	3,0	330	Výhľad IBV
Suma				**1 160**		**3 030**	

Tieto protihlukové opatrenia boli navrhnuté tak, aby v celom úseku rýchlostnej cesty boli splnené príslušné predpisy o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách vo vonkajšom i vnútornom prostredí. Protihlukové steny sú dimenzované tak, aby svojím účinkom chránili nielen objekty, pre ktoré boli vypočítané hlukové záťaže, ale aj ostatné potenciálne ohrozené obytné objekty a lokality.

Zmenou stavby (realizáciou objektu 133-01) nedôjde k zvýšeniu hlukovej záťaže, protihlukové opatrenia ostanú zachované v rovnakom rozsahu ako v pôvodnom (štátnymi orgánmi odsúhlasenom) návrhu v rámci DSP.

VIBRÁCIE

Potenciálny zdroj vibrácií, ktorý môže narušovať faktory pohody a ovplyvňovať statiku, sú predovšetkým stavebné práce. Výraznejší prejav vibrácií prebiehal do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od osi komunikácie.

Obdobie výstavby

Počas obdobia výstavby vibrácie vznikali hlavne činnosťou ťažkých stavebných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií. Vplyv na obytnú zástavbu sa nepredpokladal, pretože stavba sa nachádza mimo zastavaného územia, resp. je v dostatočnej vzdialenosti od obývaných budov min. 90 m.

Obdobie prevádzky

Vznik vibrácií z prevádzky rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice, ktorý by mal vplyv na obytnú či inú zástavbu sa nepredpokladá.

Zmena nebude mať vplyv na vyššie popísané ovplyvnenie vibráciami pochádzajúcimi z výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2.

ŽIARENIA

V súvislosti s plánovanou výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia ako napr. rádioaktívne, elektromagnetické, či iné.

III.2.2.5. Zdroje tepla a zápachu

Rovnako šírenie tepla a zápachu akejkoľvek povahy sa nepredpokladá v takom množstve, ktoré by negatívne ovplyvňovalo pohodu okolitých obývaných zón a užívateľov komunikácie. Zápachy budú vznikali najmä počas výstavby rýchlostnej cesty R2 v miestach stavebných dvorov, miešacích centier betónu a asfaltu, pri samotnom pokladaní asfaltu.

III.2.2.6. Iné očakávané vplyvy

V súvislosti so Zmenou rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice sa neočakávajú ďalšie vplyvy na zložky životného prostredia v sledovanom území.

III.2.2.7. Vyvolané investície

Realizácia Zmeny rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice si nevyžiada realizáciu žiadnych vyvolaných investícií.

III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Navrhovaná stavba začína napojením na pripravovaný úsek rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce, na konci bude pokračovať pripravovaným úsekom R2 Pravotice - Dolné Vestenice.

Rýchlostná cesta R2 v úseku Ruskovce – Pravotice je napojená priamo na existujúcu cestu I/50 a ďalej sa dotýka existujúceho komunikačného systému a to ciest II/516, II/592, III/050038, III/050041, III/050052 a poľných ciest pre poľnohospodárov, ktoré sa v rámci stavby v relevantných úsekoch v prípade potreby upravili, resp. preložili.

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice je prepojená s existujúcou cestnou sieťou cez mimoúrovňovú križovatku „Bánovce - západ“ a dočasné napojenie na konci úseku. V križovatke „Bánovce - západ“ bude rýchlostná cesta prepojená s cestou I/50 a II/516, na konci úseku je dočasné prepojená s cestou I/50.

Stavba prechádza cez oblasť s potenciálom rozvoja priemyslu. Plochy vyčlenené pre priemysel sú vyčlenené v katastri obce Horné Ozorovce, v ktorých v súčasnosti prebieha výroba súčiastok pre automobilový priemysel, ďalej je navrhnutý priemyselný park tiež v mestskej časti Bánoviec nad Bebravou - Dolné Ozorovce a v katastri obce Biskupice. V obci Horné Naštice je tiež areál vyčlenený pre priemyselné využitie, v katastri obce Ruskovce sa prevádzkuje výroba lesnej techniky. V katastroch obcí Malé a Veľké Chlievany sa nachádzajú objekty pre poľnohospodársku výrobu. Ani jedna z týchto lokalít priemyselnej výroby či už fungujúcej, alebo pripravovanej nie je priamo napojená na rýchlostnú cestu R2.

Pri výstavbe rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice v blízkosti lokalít s priemyselnou, resp. poľnohospodárskou činnosťou v sledovanom území sa nepredpokladalo zvýšené riziko ekologickej havárie vplyvom kumulácie akýchkoľvek vplyvov.

V súvislosti so samotnou výstavbou rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice aj s navrhovanou Zmenou existuje/existovalo vzhľadom na povahu zámeru riziko znečistenia vodných tokov, resp. podzemných vôd ropnými látkami zo stavebných mechanizmov.

Pri prevádzke cesty je riziko znečistenia vodných tokov obmedzené iba na dopravné nehody, pri ktorých skončí vozidlo mimo cestnú komunikáciu, kde nedôjde k zachyteniu unikajúcich ropných látok cestnou kanalizáciou.

III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Stavebné povolenie podľa zákona č.50/1976 Z. z., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), v platnom znení.

III.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

Vzhľadom na umiestnenie, rozsah a charakter Zmeny, teda výstavby a následnej prevádzky rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice sa nepredpokladá vplyv na životné prostredie, ktorý by presahoval štátne hranice.

III.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.

Mesto Bánovce nad Bebravou a dotknuté okolité obce sú prezentované urbánnym prostredím s obytnou a priemyselnou zástavbou. Podľa údajov z Atlasu krajiny SR environmentálne riziko vyplývajúce zo znečistenia abiotickej zložky je v okolí mesta Bánovce nad Bebravou stredné, v obciach v blízkosti mesta nízke. Z hľadiska environmentálnej regionalizácie SR (prierezové a relatívne komplexné hodnotenie stavu životného prostredia spracovávané pravidelne SAŽP) je predmetné územie zaradené medzi prostredie narušené v okolí mesta Bánovce nad Bebravou s prechodom do prostredia mierne narušeného, až vyhovujúceho v širšom okolí predmetného územia (charakterizovaného lesnými celkami a relatívne málo pretvoreným vidieckym prostredím). Celkovo možno okolie mesta Bánovce nad Bebravou zaradiť do regiónu s mierne narušeným prostredím.

Vyššie uvedená charakteristika životného prostredia sa za posledné obdobie zásadne nezmenila.

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov je pomerne zložité, pretože zdravie sa nepovažuje iba za neprítomnosť choroby. Zdravie je stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, nielen neprítomnosť choroby, je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života. Jeho súčasná úroveň je produktom dlhoročného historického vývoja spôsobu života, organizácie spoločnosti, rozvoja vedy a techniky. Výsledný zdravotný stav jedinca určujú rôzne vplyvy. V posledných desaťročiach sa objavilo mnoho chorôb, ktorých príčinou je odraz zhoršovania kvality životného prostredia. Zdravotné problémy vyplývajú v súčasnosti najmä zo spôsobu života, sú to tzv. civilizačné choroby.

Na zdravotnom stave obyvateľstva sa podieľa:

- životný štýl (spôsob stravovania, práce, života...) - 50%
- životné prostredie (životné a pracovné podmienky) - 20%
- genetické faktory - 20%
- úroveň zdravotníctva - 10%

Zdravie ľudí, ktorí žijú v mestách a obciach je silne ovplyvnené formami a podmienkami ich spôsobu života a práce, kvalitou ich socio-ekonomického a životného prostredia a kvalitou, ako aj dostupnosťou služieb zdravotníckej starostlivosti. Napriek zhoršeným parametrom životného prostredia, ktorým je populácia žijúca v mestách vystavená, pomáhajú zdravotný stav zmierňovať sekundárne vplyvy, ktorými môžu byť vyššie vzdelanie, racionálnejší prístup

k spôsobu života v stravovaní, v pohybových aktivitách, či spracovaní stresov. Ľudia z vidieckych sídiel nemajú tak nepriaznivé životné prostredie ako ľudia z mestských sídiel. Žijú v lokalitách, kde majú dobrý prístup k veciam, ktoré ponúkajú mestá v blízkosti (úrady, inštitúcie, zdravotnícke zariadenia), zároveň však nie sú poškodení znečisťovaním životného prostredia a žijú v pokojných rekreačných oblastiach.

Okres Bánovce nad Bebravou má počet obyvateľov spolu 36 963 s hustotou obyvateľstva 85 na km^2. Okrem mesta Bánovce nad Bebravou (okresné mesto) sa tu nenachádza ani jedno sídlo s počtom obyvateľov viac ako 2000. V okrese sa nachádza 43 obcí. Počet obyvateľov je ovplyvňovaný nepriaznivým demografickým vývojom. Za dlhodobé obdobie bol pozorovaný štatistický úbytok obyvateľstva. Od roku 1996 do 2009 bol zaznamenávaný len pravidelný prirodzený úbytok, pričom najnižší bol - 7 v roku 1996 a najvyšší - 80 v roku 2006. Prirodzený prírastok sa začal zvyšovať len za posledné roky 2010 až 2012 v počte 31 až 52 obyvateľov. Za rok 2013 bol uvedený prirodzený prírastok -1,4 až 0,0 na 1000 obyvateľov.

K celkovému úbytku obyvateľstva prispieva aj migračný úbytok. Počet prisťahovalcov sa za posledné roky znižuje a naopak, úbytok sťahovaním sa za posledné roky zvyšuje. V roku 2011 bol v okrese zaznamenaný úbytok spolu 109 obyvateľov. Celkový počet obyvateľov okresu sa postupne stále znižuje. Od roku 2007 bol zaznamenaný počet obyvateľov 38 046, ďalej v nasledujúcich rokoch 37 999, 37 893, 37 836, 37 084 až po rok 2012, kedy bolo zaznamenaných 37 067 obyvateľov žijúcich v okrese Bánovce nad Bebravou (údaje zo štatistického úradu SR). V roku 2013 predstavovalo sťahovanie obyvateľstva približne -1,7 až 0,0 na 1000 obyvateľov.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj úmrtnosť. Celková úmrtnosť v Trenčianskom kraji bola v rokoch 1997 - 2007 charakterizovaná relatívne stabilným vývojom, s miernymi nárastmi v rokoch 2005 a 2007, kde dosiahla hodnotu 10,05 až 10,02 ‰.

Hodnota úmrtnosti je tiež ovplyvnená vekovou štruktúrou obyvateľstva. Stredná dĺžka života v okrese Bánovce nad Bebravou je priemerne 74,51 rokov. Stredná priemerná dĺžka života u mužov je 70,01 rokov, u žien 78,01 - 79,00 rokov, ženy sa teda dožívajú v priemere o 8 rokov viac ako muži.

Populačný vývoj je ovplyvnený aj potratovosťou, ako jedným z významných demografických ukazovateľov, na ktorom má určitý podiel aj environmentálny aspekt, nakoľko pôsobenie škodlivín v ovzduší, vode a potravinách sa negatívne prejavuje najmä u tehotných žien. Potratovosť v okrese Bánovce nad Bebravou bola v roku 2011 27,6 potratov na 100 narodených. Citlivým ukazovateľom hygienickej a kultúrnej úrovne života obyvateľstva, ako aj meradlom zdravotníckej starostlivosti je tiež novorodenecká úmrtnosť, ktorá sa v tomto okrese pohybuje v počte 3,01 - 4,20 úmrtí na 100 narodených.

Všeobecne sa za najčastejšie príčiny smrti považujú v súčasnej dobe civilizačné choroby. Závažným problémom v tomto okrese sú najmä ochorenia obehovej sústavy, nádorové ochorenia a choroby dýchacej a tráviacej sústavy. Na choroby obehovej sústavy v okrese Bánovce nad Bebravou medzi rokmi 1997 - 2007 bola evidovaná úmrtnosť v počte 631 - 760 na 100 000 obyvateľov, pri nádorových ochoreniach to bolo 211 - 230 na 100 000 obyvateľov a pri chorobách dýchacej sústavy 51 - 60 obyvateľov na 100 000 obyvateľov. Ďalej pri chorobách tráviacej sústavy sa pohybuje počet úmrtí od 41 do 50 na 100 000 obyvateľov.

Výstavba rýchlostnej cesty R2 mala dopad na dopravu v predmetnom území a s tým spojenú produkciu emisii v ovzduší, hluku, vibrácii a vplyv na nehodovosť. Novovybudovaná rýchlostná cesta R2 v úseku Ruskovce - Pravotice skvalitňuje dopravnú obslužnosť daného územia a tak prispieva k miernemu zvýšeniu kvality života dotknutých obyvateľov.

Technické riešenie tejto hodnotenej cestnej komunikácie je navrhnuté tak aby minimalizovalo záber pôdy a vplyvy na ostatné zložky životného prostredia, ďalej ovplyvnenie migračnej priestupnosti územia a v neposlednom rade minimalizovala vplyv na obyvateľov tak aby bola skôr prínosom nie príťažou pre tento región.

Navrhovaná Zmena nezmení vplyv na obyvateľstvo v porovnaní s pôvodným riešením.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

IV.1. Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Počas výstavby a čiastočne aj počas prevádzky rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice sa očakáva ovplyvnenie horninového prostredia, rovnako vplyv na geodynamické javy a geomorfologické pomery územia.

Najvýznamnejším vplyvom stavby rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice bolo budovanie násypov, zárezov a zakladanie mostných objektov.

Medzi geodynamické javy, ktoré ovplyvňovali náročnosť stavby možno v hodnotenom území zaradiť predovšetkým:

- bočnú eróziu tokov a premiestňovanie ich korýt
- podmáčanie v oblasti inundačných nív
- náchylnosť na zosúvanie
- objemové zmeny ílovitých zemín

Vyššie pomenované faktory kládli zvýšené nároky na spôsob zakladania násypov a mostov pri prekonávaní vodných tokov.

Vplyv objemových zmien ílovitých zemín na stabilitu cestnej komunikácie je pravdepodobný hlavne v oblastiach, kde sú pokryvné vrstvy tvorené ílovitými pôdami a kde dochádza k ich kontaktu s podzemnou vodou.

Obrázok č.5: *Pohľad na viditeľnú eróznu ryhu spôsobenú voľným vytekaním vody do terénu*



Vplyv stavby podľa **pôvodného riešenia** rýchlostnej cesty R2 na stabilitu horninového prostredia bol eliminovaný technickým riešením rýchlostnej cesty a organizáciou výstavby. Stabilita horninového prostredia bola zabezpečená riešením sanačných opatrení (úprava podložia násypov a podobnými úpravami).

Pri **Zmene zámeru** sa nepredpokladajú vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery takého rozsahu, aby významne ovplyvnili ich stabilitu.

IV.2. Vplyvy na klimatické pomery

Vzhľadom k povahe navrhovaného zámeru, prihliadnuc na jeho rozsah možno očakávať málo významné vplyvy na mikroklimatické pomery v tesnej blízkosti zámeru spôsobené konštrukčným riešením stavby (zárezy, násypy, mosty) a s tým spojeným ovplyvnením prúdenia vzduchu, tienením či prehrievaním povrchu vozovky v letných mesiacoch.

Samotná stavba prispeje ku zvýšeniu drsnosti aktívneho povrchu, čo povedie k väčšej zavírenosti spodnej časti medznej vrstvy atmosféry a k prenosu exhalátov do vyšších vrstiev atmosféry.

Všetky tieto vplyvy na mikroklímu okolia rýchlostnej cesty sa postupne prejavovali počas výstavby (s pribúdajúcou realizáciou jednotlivých stavebných objektov), naplno sa však prejavia až po uvedení rýchlostnej cesty do plnej prevádzky.

Povaha a rozsah predmetnej stavby nedáva predpoklad k ovplyvneniu klimatických pomerov v širšom meradle, preto sa výrazne negatívny vplyv ani neočakáva.

Pôvodné riešenie znamená ovplyvnenie mikroklimatických pomerov vo vyššie popísanom rozsahu, tieto vplyvy sú však v širokom meradle zanedbateľné.

Pri **Zmene zámeru** vplyv na klimatické pomery v území nemožno očakávať.

IV.3. Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby sa predpokladalo zvýšené zaťaženie ovzdušia prašnosťou zo staveniska produkciou výfukových plynov staveniskovou dopravou. Preto bolo potrebné prístupové a staveniskové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave (kropenie staveniska).

Na základe exhalačnej štúdie (spracovateľ: Doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc., Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Katedra cestného staviteľstva), ktorá bola spracovaná pre potreby dokumentácie pre stavebné povolenie, je možné povedať, že v úseku súčasnej cesty I/50 prechádzajúcej priamo obcou Horné Ozorovce a mestom Bánovce nad Bebravou dochádza hlavne v kritických úsekoch (prudké stúpania, kríženia komunikácii) už v súčasnej dobe a bude aj po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 k prekračovaniu limitných hodnôt priemerných ročných a max. denných hodnôt koncentrácií oxidu dusičitého - NO_2 na ochranu zdravia ľudí od vplyvov cestnej dopravy, je však potrebné zdôrazniť že prekročenie limitných hodnôt sa týka bezprostredného okolia komunikácie v celom modelovanom úseku cesty I/50.

Je to dôsledok faktu, že mesto Bánovce nad Bebravou a okolité obce majú pomerne silnú cieľovú a zdrojovú dopravu, ktorá aj po vybudovaní rýchlostnej cesty zostane na pôvodnej ceste I/50.

Podľa výsledkov exhalačnej štúdie sa navrhovaná a aktuálne sprevádzkovaná rýchlostná cesta R2 v úseku Ruskovce – Pravotice nestane takým zdrojom znečistenia ovzdušia, ktorý by znamenal prekračovanie limitov stanovených platnou legislatívou pre ochranu zdravia ľudí a vegetácie. Je to dôsledok jednak intenzity dopravy, ďalej plynulosti premávky a výškového vedenia navrhovanej komunikácie.

Pôvodné riešenie znamená prerozdelenie dopravy medzi cestou I/50 a rýchlostnou cestou R2 v úseku Ruskovce – Pravotice. Čo v konečnom dôsledku zníži produkciu emisií z dopravy na jestvujúcej cestnej sieti a hlavne na ceste I/50, novopostavená rýchlostná cesta R2 by priniesla emisie z dopravy do zatiaľ nezaťaženej časti územia. Dôležité je, že aj napriek zníženiu intenzity dopravy na ceste I/50 zostanú koncentrácie oxidu dusičitého - NO_2

v bezprostrednom okolí cesty nad hranicou limitov pre ochranu zdravia. Pri novopostavenej rýchlostnej ceste R2 limity pre ochranu zdravia nebudú prekročené v žiadnom z predikovaných období.

Zmena zámeru nebude predstavovať žiadny významný negatívny vplyv na ovzdušie.

IV.4. Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby rýchlostnej cesty spolu s areálom SSÚR Bánovce pretrvávalo riziko znečistenia podzemných či povrchových vôd v dôsledku havarijných stavov a nedokonalého technického stavu stavebnej techniky, čo je príčinou častého úniku prevádzkových kvapalín, ktoré znečisťujú vodné prostredie. Bežnými postupmi organizácie výstavby sa však tieto riziká eliminovali.

Počas prevádzky sa riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd obmedzí na havarijné stavy mimo samotné teleso komunikácie či únik znečistených vôd mimo spevnené časti vozovky, nakoľko voda zo všetky spevnených plôch bude odvedená cestnou kanalizáciou (ČOV v rámci SSÚR) cez retenčné nádrže do recipientu.

Voda odtekajúca zo spevnenej časti komunikácie obsahuje rad kontaminantov pochádzajúcich z cestnej premávky (vytekajúce prevádzkové kvapaliny, oter brzdových segmentov a pneumatík a pod.) ako sú :

- ropné látky
- posypové materiály používané pre zimnú údržbu vozoviek
- ťažké kovy

Vplyv na povrchové vody možno považovať za významnejší oproti podzemným vodám, nakoľko v trase sledovaného úseku rýchlostnej cesty R2 sú priamo dotknuté viaceré vodné toky (Svinica, Slamenný jarok, Inovec, Bebrava, Dendéš, Pravotický potok) jednak boli dotknuté počas výstavby a následne sú dotknuté i počas prevádzky, kedy slúžia ako recipient. Podzemné vody budú priamo dotknuté len v oblastiach s vysokou hladinou podzemnej vody.

Vybudovaná stavba nezasahuje do žiadneho pásma hygienickej ochrany (PHO) žiadneho vodného zdroja.

Počas výstavby dochádzalo a počas prevádzky dochádza k vyššie pomenovaným javom. Celkovo sa však výrazné negatívne vplyvy na vodné pomery v prípade výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 nepredpokladajú.

Pôvodné riešenie znamenalo priamy zásah do vodných tokov Svinnica, Slamenný potok, Inovec, Bebrava, Dendéš, Pravotický potok v podobe premostenia a tak zásahu do brehových porastov a následnú úpravu podmostia a brehov toku. Ďalej znamenalo úpravu melioračného systému dotknutého výstavbou R2 v nevyhnutnom rozsahu, tak aby bola zabezpečená jeho ďalšia funkčnosť aj po dostavbe rýchlostnej cesty R2. Ďalej bolo nutné vybudovať provizórne premostenie rieky Bebrava.

Zmena zámeru nebude znamenať významný vplyv na podzemné vody, nakoľko predmetný objekt zabezpečuje optimálne odvodnenie.

Čo sa týka povrchových vôd, tu sa nový negatívny vplyv Zmenou zámeru na ne taktiež nepredpokladá. Vodné toky pri zachovaní bežných ochranných postupov pri výstavbe nebudú negatívne ovplyvnené.

Celkovo sa však výrazne negatívne vplyvy na vodné pomery v prípade realizácie pôvodného návrhu či zmeny nepredpokladajú.

IV.5. Vplyv na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a terajšej i budúcej prevádzky cestnej komunikácie na pôdu je samotné umiestnenie stavby, trvalý a dočasný záber pôdneho fondu. Z hľadiska kvality pôdy v predmetnom území bude dotknutá prevažne pôda stredných skupín kvality. Z hľadiska produkčnosti sú v predmetnom území prevažne stredne produkčné pôdy či produkčné pôdy.

Znečistenie pôdy

Zdrojom priamej kontaminácie pôdy je prípadne odkvapkávanie nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov v období výstavby, havárie a imisie z dopravy v období vlastnej prevádzky a rozptyl posypových materiálov používaných pri zimnej údržbe.

Ak sú dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, je možné riziko kontaminácie pôd v priebehu výstavby a vplyvom havárií úplne minimalizovať.

K nepriamemu znečisťovaniu pôdy dochádza prostredníctvom imisií, ktoré poškodzujú pôdu najmä toxickým pôsobením, alebo zmenou pôdnej reakcie.

Výsledkom štúdie „Zhodnocení ekologického rizika provozu dálnice D1“, ktorú v Českej republike spracovali firmy EVERNIA a TOCOEN v roku 2000, bolo na základe výsledkov chemických analýz a biologických testov prekvapivo dokázané, že kumulácia kontaminantov z prevádzky diaľnice nepredstavuje významné ekologické riziko pre okolité ekosystémy. Bolo preukázané, že znečistenie pôdy látkami pochádzajúcimi z dopravy s narastajúcou vzdialenosťou od komunikácie klesá geometrickým radom.

Samostatne stojacou zložkou, ktorá sa významne podieľa na kontaminácii pôdy sú anorganické posypové soli. Najväčší podiel v týchto zmesiach má chlorid sodný. Jeho zvýšená koncentrácia sa prejaví posunom pH pôdy do alkalickej oblasti, pretože Na^+ sú sorpciou viazané na pôdne častice a v suspenzii dochádza k hydrolýze. Naopak Cl^- vzniká sorpcia v ďaleko menšej miere, takže dochádza k ďaleko jednoduchšej difúzií do okolia a k migrácií so vsakujúcou dažďovou vodou. Obsah Na^+ má vplyv aj na migráciu ťažkých kovov, ktorá sa zvyšovaním pH ďalej znižuje.

Pri začatí prevádzky na rýchlostnej ceste bude v prípade zimnej údržby chemickými posypovými materiálmi dochádzať k vyššie uvedeným skutočnostiam.

Pri realizácií stavebných prác na plochách dočasného záberu pôdy bude dochádza k mechanickej degradácií pôdy utláčaním (zhutnením) ťažkými mechanizmami, znehodnotí sa pôdna štruktúra. Vplyv na štruktúru pôdy v miestach dočasného záberu závisí aj od kvality realizovanej rekultivácie po ukončení výstavby.

Pôvodné riešenie znamenalo záber pôdy v rozsahu cca 104 ha (bližšie o kvalite pôdy pozri kapitolu III.2.1.1.), ktoré okrem priameho záberu pôdy znamenalo aj priebeh vyššie popísaných procesov znečisťovania pôdy v okolí stavby.

Zmena zámeru bude mať vplyv na ďalší záber pôd, keďže navrhované úpravy sa budú realizovať mimo dočasného a trvalého záberu pôdy. Trvalý záber pôdy sa Zmenou navýši o 5 565,0 m^3, dočasný záber sa navýši o 1 297,1 m^3.

IV.6. Vplyvy na faunu a flóru

Rušivé vplyvy na zástupcov fauny možno očakávať počas samotnej prevádzky, ale dali sa očakávať i počas výstavby komunikácie. Nakoľko je stavba lokalizovaná prevažne do intenzívne poľnohospodársky vyžívaného prostredia v blízkosti sídel, vplyvy na faunu možno

predpokladať ako málo významné. Jedná sa predovšetkým o záber biotopov výskytu drobných cicavcov a vtákov, po dostavbe komunikácie dôjde aj k zmenám ich migračných návykov, kedy možno očakávať koniec rozptýlenej migrácie v území a jej sústredenie do migračných objektov (mostov) umiestnených v telese samotnej rýchlostnej cesty. Pre usmernenie migrácie slúži momentálne oplotenie rýchlostnej cesty a jednak na tento účel budú slúžiť budúce vegetačné úpravy.

Flóra je zraniteľná nielen priamymi vplyvmi (napr. odstránenie vegetácie pred a počas výstavby komunikácie), ale aj zmenou životných a stanovištných podmienok v nasledujúcom období počas prevádzky rýchlostnej cesty pre jednotlivé fytocenózy, aj pre tie, ktoré výstavbou neboli priamo dotknuté.

Vplyv na flóru pri navrhovanej rýchlostnej ceste R2 je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- záber biotopov, prípadne zmenšenie ich rozlohy. V trase boli identifikované biotopy Kr7 Trnkové a lieskové kroviny, Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí
- odstránenie vegetačného krytu v trase obchvatu (výrub drevín a pod.)
- vytvorenie zrážkového a svetelného tieňa pod mostnými konštrukciami
- znečistenie okolia komunikácie prachom, exhalátmi a prostriedkami zimnej údržby
- zmena vodného režimu v okolí stavby (zrážková voda bude z komunikácie odvádzaná kanalizáciou cez retenčné nádrže do recipientu)
- šírenie inváznych druhov rastlín (hlavne na miestach s odstránenou vegetáciou, na nových násypoch a zárezoch)

Inventarizáciou biotopov pred samotnou výstavbou sa preukázalo, že realizáciou a prevádzkou posudzovaného zámeru dôjde k likvidácii časti cenného biotopu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové lužné lesy, ktoré sú európsky významným biotopom. Uvedený biotop sa nachádza v katastri Horné Ozorovce ako brehový porast vodného toku Svinnica v km cca 2,000 - 2,100, uvedený biotop je v nepriaznivom stave z dôvodu výskytu inváznych druhov rastlín. Predpoklad záberu biotopu navrhovanou stavbou sa odhadol na 4 600 m^2.

V katastri obce Biskupice sa tento druh biotopu nachádzal v okolí rieky Bebravy v km 6,800. Predpokladaný záber v mieste kríženia s rýchlostnou cestou bol odhadnutý na 1 800 m^2. Tento biotop bol identifikovaný aj v katastri obce Dolné Naštice ako brehový porast vodného toku Dendéš v km 7,600 a tiež v katastri obce Brezolupy v okolí Pravotického potoka na konci navrhnutého úseku v km 10,200. V okolí vodného toku Dendéš bol záber biotopu vymedzený na plochu 1 000 m^2 a v okolí Pravotického potoka na plochu 760 m^2.

Nepredpokladal sa výrazne negatívny vplyv stavby na biotop Ls1.3 z dôvodu zásahu len v mieste navrhovanej trasy a z dôvodu výskytu biotopu aj v širšom okolí zasiahnutých úsekov, kde bol ponechaný v pôvodnom stave. Bolo však potrebné zásah do brehových porastov ako cenných biotopov v mieste stavby čo najviac minimalizovať. Ohrozenie stavu biotopu môže nastať po uvedení rýchlostnej cesty R2 do prevádzky z dôvodu rozšírenia inváznych rastlín. Tento jav je ale možné eliminovať vhodným manažmentom zasiahnutých plôch (pravidelné odstraňovanie inváznych druhov).

Biotopy označené ako Kr7 Trnkové a lieskové kroviny sa nachádzajú v katastri Horné Ozorovce v km 1,800 o rozlohe cca 1 600 m^2 v mieste areálu SSÚR, ďalej približne v km 3,200, kde sa vyskytujú ostrovčekovite na ploche cca 5 000 m^2. V oboch prípadoch výskytu tohto biotopu v zábere stavby došlo k záberu väčšej časti vymedzených biotopov priamym záberom stavby. Výskyt tohto biotopu v širšom okolí nie je ohrozený nakoľko sa vyskytuje

v mnohých remízkach a okrajoch lesných porastov pomerne často a na dostatočne veľkých plochách.

Biotop Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí sa nachádza v katastri Malé Chlievany v km 5,600 až 5,700. V sledovanom území sa biotop nachádza na ploche cca 6 ha. Trasa rýchlostnej cesty prechádza celým jeho okrajom z východnej strany, čím je zasiahnutá plocha o veľkosti približne 9 500 m^2. Zásadný vplyv na ostávajúcu plochu biotopu sa nepredpokladá. Zvyšok sledovaného úseku rýchlostnej cesty R2 prechádza prevažne územím ruderalizovaným, poľnohospodársky obhospodarovaným a z botanického hľadiska menej významným.

Celkovo je vplyv na faunu a flóru možné hodnotiť ako prijateľný.

Pôvodné riešenie znamenalo záber biotopov vo vyššie popísanom rozsahu a rovnako aj obmedzenie migrácie na migračné objekty umiestnené do telesa rýchlostnej cesty, čo však migráciu ktorá v danom území funguje iba na miestnej (lokálnej) úrovni ovplyvnilo iba minimálne. V budúcnosti sa uvažuje s dostavbou na štvorpruh na ploche, ktorá bude po výstavbe nevyužitá, resp. dočasne zatrávnená. Pozitívom pri výstavbe môže byť vznik nových plôch, resp. ekologických ník, vhodných pre nové druhy rastlín a živočíchov, čo bude znamenať zvýšenie biodiverzity v doteraz pomerne monotónnej poľnohospodárskej krajine. Negatívom je určite riziko šírenia nepôvodných a inváznych druhov rastlín, na ktorého elimináciu bude potrebné zvoliť vhodný manažment týchto novovzniknutých trávnych plôch.

Zmena zámeru mierne zväčší záber ornej pôdy, keďže realizácia navrhovaných opatrení sa bude vykonávať v mieste mimo doteraz vymedzeného dočasného a trvalého záberu stavby rýchlostnej cesty R2. Vplyv na faunu a flóru možno hodnotiť rovnako ako pri pôvodnom riešení, avšak stále nie natoľko významný, aby výrazne negatívne ovplyvnil prostredie.

IV.7. Vplyv na krajinu

Riešenie navrhovanej stavby rýchlostnej cesty R2 vnieslo nový líniový prvok do poľnohospodárskej krajiny na okrajoch urbanizovanej časti mesta Bánovce nad Bebravou a obcí v jeho okolí. Bolo možné teda predpokladať zásah do súčasnej štruktúry poľnohospodárskej krajiny, kde sa vytvorí bariérový efekt pri prístupe k ornej pôde. Výstavba navrhovanej rýchlostnej cesty rozdelila využívané polia na menšie celky, čím sa skomplikoval prístup k obrábanej poľnohospodárskej pôde. Prístupy na stavbou rozdelené pozemky boli zabezpečené poľnými cestami. V prípade ich prerušenia rýchlostnou cestou sú navrhnuté úpravy a preložky poľných ciest.

Celkovo je možné povedať, že posudzovaný zámer už v období plánovania nepredstavuje rozsiahlu stavbu, ktorá by svojím charakterom a umiestnením vytvárala negatívny prvok v okolitej krajine. Realizáciou takisto nedošlo k obmedzeniu jej využívania ako poľnohospodárskej krajiny, či rekreačne využívanej krajiny.

V rámci opatrení na začlenenie stavby do krajiny boli navrhnuté vegetačné úpravy v rámci križovatiek (vnútrokrižovatkové priestory), na svahoch a zárezoch telesa rýchlostnej cesty, či v okolí mostov. Vegetačné úpravy boli navrhnuté aj pozdĺž protihlukových stien. Tieto opatrenia plnia počas prevádzky estetickú funkciu potrebnú na začlenenie stavby do krajiny, funkciu tlmenia hluku, zachytávania prachu, protieróznu funkciu a tiež vytvorenie priaznivých mikroklimatických podmienok.

Pôvodné riešenie znamenalo vznik nového líniového prvku v krajine, ktorá je prevažne poľnohospodársky využívaná v tesnej blízkosti tunajších sídel. Stavba je začlenená do okolitej krajiny výsadbami a ďalšími technickými úpravami.

Celkovo **Zmena zámeru** neprinesie radikálnu zmenu v krajine, nakoľko realizácia predmetného objektu prinesie úpravy, ktoré nebudú veľmi viditeľné v rámci stavby, predpokladaný vplyv je teda málo významný.

IV.8. Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice neprechádza žiadnymi chránenými územiami, ani ich ochrannými pásmami. Preto rýchlostná cesta nemá žiadny vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma.

Najbližším chráneným územím je SKUEV0275 Kňaží stôl, ktoré je vyhlásené na ochranu jednak biotopov, ako aj druhov rastlín a živočíchov. Je vzdialené cca 4,500 km na SV od hodnoteného zámeru.

Pôvodné riešenie nepredstavovalo pred výstavbou, ani počas nej žiadny vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma.

Aj napriek tomu, že sa **Zmena zámeru** nachádza mimo pôvodný záber, jej vplyv na chránené územia je taktiež nulový.

IV.9. Vplyv na ÚSES

Prvky nadregionálneho ÚSES pôvodným navrhovaným zámerom neboli dotknuté, nakoľko sa v blízkosti zámeru nenachádzajú. Vo vzdialenosti do jedného kilometra od zámeru sa nachádzajú štyri regionálne biocentrá a dve lokálne biocentrá, ktoré výstavbou ani prevádzkou nie sú priamo dotknuté. Všetky biocentrá sú tvorené lesnými komplexmi na miestnych pahorkoch či vyvýšeninách.

Regionálne biocentrá sa nachádzajú medzi začiatkom úseku a obcou Ruskovce východne od železničnej trate. Juhozápadne od križovatky Bánovce sa nachádza biocentrum s lesným celkom Brezina so zmiešanými drevinami, nachádza sa vo vzdialenosti cca 530 m. Ďalej na pravo od rýchlostnej cesty R2 v smere staničenia v km 3,000 až 4,700 sa nachádza lokálne biocentrum s lesným celkom Borina s ihličnatými drevinami, biocentrum je od R2 vzdialené v najbližšom bode cca 100 m. Rovnako na pravej strane v smere staničenia v km 5,000 až 5,100 sa nachádza lokálne biocentrum (bez názvu), ktoré je vzdialené od rýchlostnej cesty sa nachádza regionálne biocentrum s lesným celkom Starý háj s prevažne listnatými drevinami, ktoré je vzdialené cca 450 m od navrhovanej rýchlostnej cesty. Posledné biocentrum sa nachádza severovýchodne od obce Pravotice cca 750 m od konca sledovaného úseku.

Prvkom ÚSES, ktorý je priamo križovaný výstavbou rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice je regionálny biokoridor vodný tok Bebrava. Trasa rýchlostnej cesty R2 križuje vodný tok Bebrava približne v km 6,800 mostnou konštrukcia nad riekou, so svetlosťou podmostia dostatočných parametrov pre potreby tunajšej fauny, čím sú negatívne vplyvy minimalizované a migračná priestupnosť územia zostane zachovaná.

V km cca 2,000 rýchlostná cesta ešte križuje vodný tok Svinnica, ktorý je vyššie po toku evidovaný v UP ako lokálny biokoridor, no v mieste kríženia je už regulovaný bez dostatočných parametrov. Od začiatku regulácie (asi 400 m vyššie po toku od miesta kríženia) už tento tok nie je evidovaný ako biokoridor.

Pôvodné riešenie znamenalo jediný zásah do siete ÚSES a to je kríženie s regionálnym biokoridorom rieka Bebrava. Mostný objekt je však navrhnutý s dostatočnými migračnými parametrami (svetlosť podmostia a pod.), čím sa nepredpokladá výrazne negatívny vplyv na migračné trasy živočíchov. Inak je možné celkovo hovoriť o minimálnom vplyve na ÚSES.

Zmena zámeru nebude mať prakticky žiadny nový vplyv na prvky ÚSES, nakoľko sa v blízkosti riešeného objektu žiadne nenachádzajú.

IV.10. Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Výstavba a prevádzka navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R2 by nemala mať žiadny priamy negatívny vplyv na urbanistický rozvoj mesta. Navrhovaná rýchlostná cesta by mala mať v tomto prípade viac pozitívny vplyv z dôvodu zlepšenia dopravnej prepojenosti územia (mimoúrovňovou križovatkou „Bánovce - západ“ a provizórnym napojením na konci sledovaného úseku“ bude rýchlostná cesta napojená na existujúcu cestnú sieť) a dopravnej situácie v ňom, čo bude mať zároveň tiež pozitívny vplyv na všetky odvetvia hospodárstva, ako sú napr. priemysel a cestovný ruch dotknutého územia. Mierne negatívny vplyv sa predpokladá pri zábere pôdy na poľnohospodársky využívaných plochách.

Pôvodné riešenie bolo kapacitne postačujúce pre terajšie aj predikované dopravné intenzity. Vplyv na urbánny komplex posudzovaného územia a využívanie zeme v ňom možno hodnotiť skôr pozitívne.

Zmena zámeru prinesie síce nové obmedzenia využívania zeme v podobe navýšenia trvalého záberu, avšak tento vplyv možno hodnotiť len ako mierne negatívny, nakoľko rozsah záberu ornej pôdy nie je vysoký. Súhrnne vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme možno hodnotiť podobne ako v pôvodnom riešení, teda skôr pozitívne.

IV.11. Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská

V predmetnom úseku sa nenachádza žiadna kultúrna pamiatka, ktorá by bola výstavbou či prevádzkou rýchlostnej cesty R2 ovplyvnená. Z hľadiska archeologických pamiatok však predmetný úsek rýchlostnej cesty R2 prechádza územím s relatívne veľkou hustotou osídlenia v dávnej aj menej vzdialenej minulosti. Boli zistené stopy osídlenia na viacerých lokalitách priamo v koridore stavby resp. v jej tesnej blízkosti. Na základe vykonaného prieskumu a štúdia starších archeologických výskumov v danej oblasti možno predpokladať výskyt piatich archeologických lokalít, ktoré ležia priamo na mieste navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice. Uvedený počet archeologických lokalít nemusí byť v danom území konečný.

Pôvodné riešenie znamená vyššie popísané možné ovplyvnenie archeologických nálezísk. Vplyv **Zmeny zámeru** možno v tomto prípade hodnotiť ako málo významný, porovnateľný s vplyvom pôvodného riešenia.

IV.12. Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Paleontologické náleziská ani významné geologické lokality neboli v sledovanom území identifikované.

IV.13. Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyvy na tento kultúrny aspekt sa realizáciou navrhovaného zámeru nepredpokladajú.

IV.14. Iné vplyvy

V okolí sledovaného úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

IV.15. Vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov

Vplyv na zdravie obyvateľstva pri cestných komunikáciách možno hodnotiť hlavne vo vzťahu k hlukovej a emisnej záťaži pochádzajúcej z cestnej premávky nielen počas prevádzky ciest, ale aj ich výstavby. Oba tieto faktory sa môžu v území kumulovať s ostatnými faktormi pôsobiacimi na zdravie obyvateľstva a tak zvyšovať aj negatívne pôsobenie na zdravie obyvateľstva. Na základe súčasného stavu kvality životného prostredia (vyhovujúca kvalita životného prostredia) v dotknutom území okolia mesta Bánovce nad Bebravou možno povedať, že v ňom neexistujú významné aktivity, ktoré by mali výrazne negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Za mierne negatívny vplyv možno považovať priemyselné prevádzky nachádzajúce sa v meste Bánovce nad Bebravou a už nevyhovujúcu cestnú sieť, ktorá spôsobuje neustále komplikácie v doprave (dopravné zápchy, nehody).

Rozšírením cestnej siete o rýchlostnú cestu R2 Ruskovce - Pravotice však nemožno hovoriť o kumulácií negatívnych vplyvov na zdravie obyvateľstva, naopak v konečnom dôsledku dôjde po prerozdelení dopravy k zníženiu produkcie emisií a hluku na existujúcej cestnej sieti (prieťah mestom Bánovce nad Bebravou po ceste I/50), čím sa zníži priamy nepriaznivý vplyv z dopravy na obyvateľov priľahlých sídlisk či zamestnancov v okolitých priemyselných zónach. Po realizácií primárnych protihlukových opatrení (protihlukové steny) sa minimalizuje vplyv cesty na zdravie obyvateľov v širšom okolí navrhovaného zámeru.

Vychádzajúc z intenzít dopravy sa predpokladané hodnoty škodlivín z dopravy (SO_2, NO_2, NO_x, PM_{10}, CO atď.) budú držať pod hygienickými limitmi a ich vplyv na zdravie obyvateľstva možno považovať za únosný.

Pôvodný Zámer svojím rozsahom a umiestnením mimo bezprostrednej blízkosti zastavaného územia okolitých sídel nepredstavoval významnú záťaž pre dotknuté obyvateľstvo.

Vzhľadom na povahu zámeru a jeho umiestnenie v **pôvodnom riešení** možno vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulačných a synergických vplyvov vzhľadom na vyššie uvedené faktory hodnotiť ako prijateľný.

Zmena zámeru nebude znamenať iný vplyv na obyvateľstvo ako pôvodné riešenie, nakoľko realizácia odvodnenia zabezpečí len taký stav, ktorý neovplyvní zložky životného prostredia vplývajúce na zdravie obyvateľstva.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č.8a zákona č.24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Oznámenie – je spracované pre **Zmenu** - stavbu (zámer) „**Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice**“, celková dĺžka tohto úseku je 10,764 km.

Pred výstavbou, respektíve sprevádzkovaním predmetnej rýchlostnej cesty sa celý objem cestnej dopravy v sledovanom území realizoval po cestách I/50, II/516, II/592 a cestách tretej triedy. Tieto komunikácie majú v prevažnej miere také technické, bezpečnostné a kapacitné parametre, ktoré už nevyhovovali súčasnej intenzite dopravy. Cesta I/50 prechádza mestom Bánovce nad Bebravou, čo spôsobovalo významné obmedzenie pre ostatných účastníkov cestnej premávky na území mesta. Tento stav spôsoboval každodenné obmedzenia v plynulosti dopravy, zvýšenie nehodovosti a zhoršenie životného prostredia v okolí najvyťaženejších komunikácii. Dopravná situácia na prieťahu mestom Bánovce nad Bebravou bola už pomerne kritická, zvýšenie kapacity súčasnej cestnej siete bolo prakticky nemožné.

Riešením tohto nepriaznivého stavu v doprave sledovaného územia mala byť výstavba nadradenej cestnej infraštruktúry (rýchlostnej cesty), ktorá mala zlepšiť dopravnú obsluhu územia, zvýšiť bezpečnosť dopravy a rovnako zlepšiť životne prostredie hlavne v centre mesta Bánovce nad Bebravou. V konečnom dôsledku sa tak mala zvýšiť atraktivita sledovaného územia pre nové priemyselné aktivity, či rozvoj cestovného ruchu a v neposlednom rade dôjsť k zlepšeniu životnej úrovne obyvateľstva danej oblasti. Rýchlostná cesta R2 v úseku Ruskovce - Pravotice prebrala po uvedení do predčasného užívania väčšinu tranzitnej dopravy, čím uvoľnila existujúce cesty pre účely regionálnej a vnútroregionálnej dopravy. Taktiež zlepšila a zrýchlila dopravnú obsluhu regiónu.

Príprava tohto zámeru sa datuje do roku 2003, kedy bola firmou Enviconsult s.r.o. vypracovaná Správa o hodnotení podľa zákona č. 127/1997 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na stavbu „Cesta R2 Križovatka D1 – Hradište“. Záverečné stanovisko k tomuto procesu bolo vydané 25.10.2005 pod číslom: 82/04-1.6, vydalo ho Ministerstvo životného prostredia SR. Predkladaná zmena – stavba rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice je projektovaná samostatne ako časť vyššie popísaného zámeru (Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište).

Oproti schválenej dokumentácii vrátane všetkých zmien (posledná zmena - zmena stavby pred dokončením pod č. 08156/2016/C212-SCDPK/23045 zo dňa 11.4.2016 s nadobudnutím právoplatnosti dňa 20.5.2016) došlo ešte k nasledujúcim zmenám. Počas realizácie výstavby bolo potrebné navrhnúť dodatočné odvodnenie objektu 133-00 (Preložka poľnej cesty v km 3,980 R2) samostatným objektom 133-01 (Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000). K povoleniu tejto zmeny zámeru slúži táto projektová dokumentácia.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

Navrhovaná (a aktuálne i sprevádzkovaná) trasa rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice sa nachádza v území začlenenom podľa regionálneho geomorfologického členenia SR do sústavy Alpsko - Himalájskej, podsústavy Panónskej panvy, provincie Západopanónskej panvy, subprovincie Malá Dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina, na rozhraní dvoch celkov Nitrianska pahorkatina s podcelkom Bánovská pahorkatina a Nitrianska niva s podcelkom Bebravská niva.

Reliéf kotliny v širšom okolí riešeného územia má charakter roviny až mierne zvlnenej pahorkatiny, ktorá je rozčlenená potokmi tečúcimi rôznymi smermi so slabo vyvinutými nivami. Riešené územie sa nachádza pri toku Bebrava s pomerne širokou nivou ohraničovanou antropogénnymi aktivitami.

Posudzované územie sa prakticky nachádza v kotline ohraničenej jadrovými pohoriami. Zo západu je ohraničené jadrovým pohorím Považský Inovec, na severe Strážovskými vrchmi spolu z Hornonitrianskou kotlinou a na juhovýchodnej strane je obklopené pohorím Tríbeč. Lesnatosť územia stúpa s nadmorskou výškou a sklonom svahov. V sledovanom území je lesnatosť do 50 % (z plochy okresu). Nadmorská výška v riešenom území a jeho blízkom okolí sa pohybuje okolo 500 - 600 m n. m .

Podľa inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska tvoria záujmové územie prevažne kvartérne sedimenty. Územie je rozčlenené na viacero rajónov: rajón údolných riečnych náplav v oblasti nivy rieky Bebravy, ďalej sprašových sedimentov, deluviálnych sedimentov a menšiu časť na juhu tvoria aj náplavy terasových stupňov.

Podľa mapy klimatických oblastí (Atlas krajiny SR, 2002) je predmetné územie na rozhraní dvoch okrskov T4 a T6. Oblasť T4 je charakterizovaná ako teplá, mierne suchá s miernou zimou. Oblasť T6 je teplá, mierne vlhká s miernou zimou.

Pôdne pomery sledovaného územia sú závislé na substrátovo-reliéfovo-klimatických podmienkach, ktoré sú v prípade posudzovaného územia nepriaznivé z hľadiska vývoja kvalitných pôd. V území sa nachádzajú menej produkčné pôdy. Prevažujú tu pôdy typu pseudogleje, hnedozeme, fluvizeme, luvizeme a kambizeme. Pôdy sú sčasti využívané ako produkčné trvalé trávne porasty, lesné pôdy zaberajú približne polovicu rozlohy okresu Bánovce nad Bebravou.

Hodnotené územie patrí do povodia Nitry. Najväčším vodným tokom v sledovanom území je Bebrava. Územím pretekajú aj ďalšie menšie povrchové toky, ktoré budú navrhovanou stavbou dotknuté: Svinnica, Slamenný jarok, Inovec, Dendéš a Pravotický potok.

Z fytogeografického hľadiska patrí severná časť územia Bánoviec nad Bebravou do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu predkarpatskej flóry (*Praecarpaticum*), časti Strážovské a Súľovské vrchy, južná časť patrí do oblasti Panónskej flóry (*Pannonicum*), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (*Eupannonicum*), časti Podunajská nížina. Podľa Atlasu krajiny SR leží toto územie v bukovej zóne, kryštalicko-druhohornej oblasti.

Súčasnú vegetáciu je možno charakterizovať ako pôvodnú, prirodzenú, synatropnú a vegetáciu na poliach a v záhradách. Medzi pôvodnú je možné zaradiť pás vegetácie pri rieke Bebrava a miestnych potokoch. Trasa navrhovanej cesty zasahuje prevažne do poľnohospodárskych plôch a trvalých trávnych porastov. Synantropná vegetácia sa nachádza prevažne pri okrajoch komunikácií, poľnohospodárskych plôch a miestami na okrajoch lesných plôch.

Pri navrhovanej trase rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice boli identifikované biotopy podľa Katalógu biotopov Slovenska (V. Valachová, M. Stanovič, 2002) Kr7 Trnkové a lieskové kroviny a Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí. Realizáciou posudzovaného zámeru sa zasiahne tiež do biotopu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové lesy, ktoré sú európsky významným biotopom. Uvedený biotop sa nachádza ako brehový porast pri vodných tokoch Svinnica v katastri Horné Ozorovce, ďalej pri vodnom toku Inovec v katastri Malé Chlievany, pri rieke Bebrava v katastri obce Biskupice, pri vodnom toku Dendéš v katastri obce Dolné Naštice a v okolí Pravotického potoka v katastri obce Brezolupy. Záber týchto biotopov sa zmenou stavby nemení.

Najcennejšími prvkami v území sú regionálne biocentrum (RBC) s lesným celkom Brezina v km 2,000 - 2,500, cca 530 m západne od navrhovanej trasy a biocentrum Starý háj v km 8,000 - 9,700, cca 435 m severne od navrhovanej trasy rýchlostnej cesty. Ďalej sa tu tiež nachádzajú dva lokálne biocentrá (LBC). Jedno lokálne biocentrum s lesným celkom Borina sa nachádza v km 3,000 - 4,700 km vo vzdialenosti cca 80 až 770 m západne od navrhovanej trasy rýchlostnej cesty, ďalej tiež západne v km 5,000 - 5,100 vzdialené cca 350 m od trasy navrhovanej cesty sa nachádza druhé lokálne biocentrum bez názvu. Všetky spomenuté prvky ÚSES nebudú zasiahnuté navrhovanou stavbou. Prvkom ÚSES, ktorý je priamo križovaný rýchlostnou cestou je regionálny biokoridor (RBK) vodný tok Bebrava.

Úsek navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice sa nedotýka ani neprechádza žiadnym chráneným územím podľa zákona č.543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, rovnako sa nedotýka ani neprechádza územím patriacim do sústavy Natura 2000.

Zmenou stavby sa do prvkov ÚSES ani do chránených území nezasiahne.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice má pozitívny vplyv na dopravnú situáciu mesta, došlo k prerozdeleniu dopravnej záťaže medzi existujúcou cestnou sieťou a rýchlostnou cestou R2 ako novou komunikáciou v území.

Pôvodné riešenie predstavuje pozitívny vplyv na dopravnú situáciu v meste. Zmenou zámeru sa vplyv na dopravnú situáciu nezmení, teda bude rovnako pozitívny ako v pôvodnom riešení.

Došlo k zníženiu hlukového zaťaženia na prieťahu mestom Bánovce na Bebravou, no k jeho nárastu v novom vedení rýchlostnej cesty, toto zaťaženie hlukom je eliminované primárnymi protihlukovými opatreniami tak, aby nepredstavovalo nadlimitnú záťaž pre miestne obyvateľstvo.

Pôvodné riešenie z hľadiska hlukového zaťaženia nepredstavuje negatívny vplyv pre obyvateľstvo. Pri Zmene zámeru sa nepredpokladá žiadny ďalší vplyv.

V dotknutej oblasti okolo rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice došlo výstavbou k miernemu nárastu celkových emisií z dopravy, no nepredpokladá sa prekročenie zákonom stanovených hygienických limitov. Vplyvom prerozdelenia dopravy došlo k úbytku imisného zaťaženia v okolí existujúcej cestnej siete.

Pôvodné riešenie by neznamenalo zvýšený negatívny vplyv na emisno-imisnú situáciu sledovaného územia. Zmena zámeru navrhnutého odvodnenia neprinesie väčšie ovplyvnenie.

Vplyv na vodné pomery sa očakával na úrovni premostení vodných tokov a ovplyvnenia podzemných vôd v miestach jej vysokej hladiny.

Vplyv na vodné pomery by bol v prípade pôvodného riešenia mierne negatívny. Pri Zmene zámeru sa predpokladá minimálne ovplyvnenie podzemných vôd.

Vplyv na pôdu bolo možné ohraničiť na záber pôdy, jej znečistenie a erózne vplyvy v mieste odkrytia pôdy. Zabratá bola prevažne intenzívne obhospodarovaná poľnohospodárska pôda.

Vplyv na celkový záber a ovplyvnenie kvality pôdy v sledovanom území je mierne negatívny. V prípade Zmeny zámeru sa ovplyvnenie záberu pôdy predpokladá, nakoľko realizácia nového objektu si vyžiada navýšenie trvalého, i dočasného záberu pôdy, aj keď nie vo veľkom rozsahu.

Vplyv na faunu a flóru možno charakterizovať celkovo ako málo významný vzhľadom na celkovú absenciu, resp. malý výskyt prírode blízkych lokalít. Preto všetky tieto vplyvy možno hodnotiť ako málo významné.

Celkovo je vplyv pri pôvodnom riešení na biotu malý a určite prijateľný pre životné prostredie. Zmenou zámeru sa nepredpokladá väčší vplyv na biotu.

Navrhovaná rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice nezasahuje do žiadnych chránených území.

Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásme je v porovnaní pôvodného riešenia a Zmeny zámeru rovnaký, teda žiadny.

Vplyvy zámeru na prvky ÚSES sú obmedzené na kríženie s regionálnym biokoridorom riekou Bebrava, pri zachovaní jeho funkčnosti.

Vplyv na ÚSES pri pôvodnom riešení by bol málo významný za predpokladu zachovania funkčnosti dotknutého prvku. Zmena zámeru neovplyvní žiadne nové prvky ÚSES.

Vplyvy na využívanie dotknutého územia sa pri výstavbe a prevádzke rýchlostnej cesty R2 Ruskovce - Pravotice takmer neprejavia, budú obmedzené len na zmenu dostupnosti jednotlivých poľnohospodárskych plôch.

Pôvodné riešenie by zasiahlo prakticky iba do využívania poľnohospodárskych plôch. Zmena zámeru odvodnenia bude mať rovnaký vplyv ako pôvodné riešenie.

Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva bude po dodržaní preventívnych opatrení, hlavne z hľadiska ochrany pred hlukovým zaťažením prijateľný.

Pri pôvodnom riešení rýchlostnej cesty R2 možno vplyv na zdravotný stav obyvateľstva hodnotiť ako únosný pri zachovaní opatrení. Vplyv pri Zmene zámeru bude totožný ako pri pôvodnom riešení.

Zmenu projektu rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice si vyžiadala nutnosť návrhu dodatočného odvodnenia už realizovaného objektu 133-00 samostatným objektom 133-01. K povoleniu tejto zmeny zámeru slúži táto projektová dokumentácia.

Realizáciou Zmeny (Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice) sa nepredpokladajú zmeny vplyvov výstavby a prevádzky zámeru na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva v rozsahu, ktorý by vyžadoval nové posúdenie podľa zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení.

VI. PRÍLOHY

VI.1.Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona v rámci zámeru „Cesta R2 Križovatka D1 – Hradište“. Záverečné stanovisko bolo vydané 25.10.2005 pod číslom: 82/04-1.6. Kompletné znenie záverečného stanoviska je súčasťou dokumentu ako **príloha č.1**.

VI.2.Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

Mapy širších vzťahov (pre oba varianty) s vyznačením vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice a navrhnutých zmien sú súčasťou dokumentu ako **príloha č.2**.

VI.3.Výpis z katastra nehnuteľností

Zoznam parcelných čísel je súčasťou dokumentu ako **príloha č.3**.

VI.4.Dokumentácia k Zmene navrhovanej činnosti.

Dokumentácia zmeny stavby, Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice, jún 2015

Spracovateľ:

Názov a adresa:	HBH Projekt spol. s. r.o. Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno, Česká republika
Spracovateľský útvar :	HBH Projekt spol. s r.o. Organizačná zložka Slovensko, Ružová dolina 10, 821 09 Bratislava 2

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Oznámenie bolo spracované v Ateliéri ekológie firmy HBH Projekt spol. s r.o., pracovisko organizačnej zložky Slovensko, Banská Bystrica.

Dátum spracovania: **november 2016**

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Vypracovali:

Ing. Michaela Vargová (m.vargova@hbhprojekt.sk)

Ing. Martin Smolek (m.smolek@hbhprojekt.sk)

Mgr. Tomáš Šikula (t.sikula@hbh.cz)

Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z.z.

Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2004 Z.z.

Znalec v zozname znalcov podľa zákona č.382/2004 Z.z., odbor: Ochrana životného prostredia, odvetvia: Odhad škôd v životnom prostredí, Ochrana prírody a krajiny

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Marek Sekerčák (m.sekercak@hbhprojekt.sk) **.....**

Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z.z.

Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2004 Z.z.

HBH Projekt spol. s r.o.
Ateliér ekológie
Organizačná zložka Slovensko
Partizánska cesta 97, 974 00 Banská Bystrica

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Riaditeľ stavby R2 Ruskovce - Pravotice:

Ing. Karol Martinko **.....**

Na základe plnej moci

Inžinierske stavby, a.s.
Priemyselná 6
042 05 Košice

PRÍLOHY

PRÍLOHA Č.1: ZÁVEREČNÉ STANOVISKO ZÁMERU CESTA R2 KRIŽOVATKA D1 - HRADIŠTE VYDANÉ 25.10. 2005 POD ČÍSLOM: 82/04-1.6

PRÍLOHA Č.2: PREHĽADNÁ SITUÁCIA (M 1:20 000)

PRÍLOHA Č.3: ZOZNAM PARCELNÝCH ČÍSEL

PRÍLOHA Č.4: DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

PRÍLOHA 1

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO ZÁMERU CESTA R2 KRIŽOVATKA D1 - HRADIŠTE
VYDANÉ 25.10. 2005 POD ČÍSLOM: 82/04-1.6

CESTA R2 KRIŽOVATKA D1 - HRADIŠTE

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 82/04-1.6)

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

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Bratislava
(bývala Slovenská správa ciest, Bratislava)

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Cesta R2 križovatka D1 - Hradište

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie kapacitnej, smerovo rozdelenej, štvorprúdovej komunikácie, v optimálnej trase tak z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky cesty na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

3. Užívateľ

Účastníci cestnej premávky.

4. Umiestnenie:

Varianty cesty R2 prechádzajú cez katastrálne územia obcí:

- Chocholná – Velčice, Veľké Bierovce, Trenčianske Stankovce, Trenčianska Turná, Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice, Trenčianske Jastrabie, Svinná v okrese Trenčín,
- Dežerice - Vlčkovo, Dežerice, Horné Ozorovce, Bánovce nad Bebravou, Malé Chlievany, Biskupice, Dolné Naštice, Brezolupy, Vysočany, Látkovce v okrese Bánovce nad Bebravou,
- Hradište v okrese Partizánske,
- Dolné Vestenice v okrese Prievidza.

Vedením sprievodnej komunikácie je dotknutá aj obec Horňany v okrese Bánovce nad Bebravou.

5. Termín začatia a ukončenia:

Termín začatia výstavby po roku 2008, termín ukončenia výstavby rok 2030.

6. Stručný opis technického a technologického riešenia:

Zámer bol predložený v ***základnom variante – červenom (Č),*** ktorý predstavuje rekonštrukciu existujúcej cesty I/50 s preložkami v úsekoch nevyhovujúceho smerového a výškového vedenia, resp. v úsekoch s nepriaznivými vplyvmi na sídla.

Variantné riešenie je spracované v nasledovných úsekoch:

Z1 – zelený variant Trenčianske Jastrabie
Z2 – zelený variant Svinná juh
M1 – modrý variant Svinná sever
Z3 – zelený variant Bánovce nad Bebravou
Z4 – zelený variant, alternatíva Biskupice juh
Z5 – zelený variant, alternatíva Biskupice sever
M2 – modrý variant Hradište.

Červený variant Č (Č1-Č7)

Od križovania s diaľnicou D1 je riešený ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia. Os novonavrhovanej komunikácie je situovaná na pravom okraji existujúcej cesty I/50 až po km 24,500. V tomto úseku existujúca komunikácia je vybudovaná v parametroch kategórie S11,5/100. Pre definitívne riešenie sa táto komunikácia využije ako ľavá polovica budúcej štvorpruhovej komunikácie. Pri motoreste „Radar" je trasa vedená vľavo od jestvujúcej cesty. Križuje trať ŽSR Trenčín – Chynorany, kde využíva jestvujúci mostný objekt.

Prírodnú pamiatku „Mitická slatina" obchádza južne od terajšej cesty. Medzi Trenčianskym Jastrabím a Trenčianskymi Miticami je trasa vedená v záreze, čo umožní riešiť mimoúrovňové križovanie ciest I/50 a III/05030. V tomto úseku je potrebné preložiť železničnú trať. V nasledujúcom úseku až po km 33,500 je trasa R2 situovaná vľavo od jestvujúcej cesty I/50, pričom čiastočne využíva cestné teleso. V obci Svinná je z dôvodu šírkového usporiadania nevyhnutný zásah do zastavaného územia. V ďalšom úseku, až po Bánovce nad Bebravou je nová poloha osi cesty navrhnutá vpravo od terajšej cesty; táto bude využitá ako ľavá polovica budúcej štvorpruhovej komunikácie.

V úseku prieťahu mestom Bánovce nad Bebravou je navrhnutá komunikácia v kategórii MS 22,5/80 bez stredného deliaceho pásu, s možnosťou napojenia mesta úrovňovou križovatkou a zabezpečením prístupu na železničnú stanicu. Nasledujúci úsek od km 43,000 po km 38,000 (obec Brezolupy) je trasa vedená vľavo od terajšej cesty, s čiastočnou úpravou smerových oblúkov a výškového vedenia. Úsek v km 48, 000-51, 000 má vhodné smerové a výškové vedenie, jestvujúca cesta bude využitá ako pravá polovica budúcej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej komunikácie.

Pred obcou Hradište, ako i v samotnej obci, dôjde vzhľadom k územným podmienkam, kde i napriek vylepšeniu jestvujúcich parametrov cesty I/50 nie je možné v trase terajšej cesty zabezpečiť parametre pre navrhovanú rýchlosť, k podstatnejšiemu zásahu do územia i zástavby. Za obcou Hradište je trasa vedená v dĺžke cca 0,5 km v súbehu s jestvujúcou cestou, potom sa odkláňa vpravo, kde v km 53,971 posudzovaný úseku cesty R2 končí.

Zelený variant Trenčianske Jastrabie – Z1

Variant je navrhnutý v súlade s územným plánom VÚC Trenčianskeho kraja. Začiatok úseku je stanovený v km 22,534 základného červeného variantu. Tu sa trasa cesty odkláňa vpravo, križuje potok Mníchovka, prechádza lúkami, následne v km 1,200-2,700 prechádza lesným porastom. Od križovania Svinianskeho potoka až po km 4,100 vedie v súbehu so železničnou traťou Trenčín - Chynorany. Obec Trenčianske Jastrabie obchádza z južnej strany, ďalej pokračuje po poľnohospodárskych pozemkoch pozdĺž jestvujúcej cesty III/05025, ktorú pri vodnej nádrži Svinná križuje. Potom sa opäť dostáva do súbehu so železničnou traťou. Nasleduje ďalšie križovanie cesty III/05025, za ktorým sa dostáva do trasy variantu južného obchvatu Svinnej.

Zo západnej strany je variant napojený na existujúci komunikačný systém neúplnou mimoúrovňovou križovatkou. Z východu je napojenie riešené až za obchvatom obce Svinná.

Zelený variant Svinná juh – Z2

Variant predstavuje južný obchvat Svinnej, ktorý vedie po poľnohospodárskych pozemkoch. Začína v km 29,351 červeného variantu, kde sa trasa odkláňa vpravo, križuje Sviniansky potok, križuje trať ŽSR a cestu III/05025. V km 3,530 opäť križuje železničnú trať a následne aj potok Svinnicu. Na červený variant sa napája v km 33,700 staničenia červeného variantu.

Na existujúci komunikačný systém je tento variant napojený dvoma neúplnými križovatkami na začiatku a na konci úseku.

Modrý variant Svinná sever – M1

Je situovaný na poľnohospodárskych pozemkoch, severne od obce Svinná. Začiatok úseku je v km 29,351 a koniec v km 33,700 základného červeného variantu. Trasa sa na začiatku odkláňa vľavo, v km 0,790 križuje potok Cipec a cestu III/05032. Prechádza za areál poľnohospodárskeho družstva, za ktorým sa postupne napája na trasu červeného variantu.

Na existujúci komunikačný systém je variant napojený dvoma neúplnými križovatkami na začiatku a na konci úseku.

Zelený variant Bánovce nad Bebravou – Z3 + Z4, alt. Z5

Predstavuje južný obchvat Bánoviec nad Bebravou, vedúci prevažne poľnohospodárskymi pozemkami. Začína v km 37,431 červeného variantu, kde sa trasa odkláňa vpravo a v km 0,600 prvýkrát križuje trať ŽSR a následne potok Svinnica .

Od km 3,100 je zelený variant vedený v dvoch alternatívach:

Alternatíva Biskupice juh – Z4 pokračuje križovaním cesty III/05038 v km 3,900. V km 5,100 – 5,300, na južnom okraji Biskupíc križuje toky Inovec, Bebrava a Radiša, ako i cestu III/05041. Po obchvate poľnohospodárskeho dvora križuje v km 6,190 opäť železničnú trať a cestu II/592.

Alternatíva Biskupice sever – Z5 vedie prevažne poľnohospodársky využívaným územím medzi sídlami Malé Chlievany a Bánovce nad Bebravou na severe a Biskupice na juhu. Postupne križuje Cestu III/05038, toky Bebrava a Radiša, cestu III/05041, železničnú trať a cestu II/592.

Po križovaní cesty II/592 sa obe alternatívy napájajú na trasu červeného variantu.

Na existujúci komunikačný systém je variant napojený dvoma na začiatku neúplnou mimoúrovňovou križovatkou a za Bánovcami nad Bebravou mimoúrovňovou križovatkou tvaru delta s cestou II/592.

Modrý variant Hradište – M2

Je navrhovaný ako obchvat obce Hradište, severne od chráneného ložiskového územia Hradište, ktorého sa dotýka mostným objektom. Začiatok je v km 51,985 a koniec v km 53,971 červeného variantu. Trasa sa od existujúcej cesty odkláňa vľavo, kde mostným objektom križuje údolie potoka Hradištnica. Následne je vedený za ihriskom a križuje cestu I/50, za ktorou prechádza až do konca úseku po poľnohospodárskych pozemkoch. Na konci úseku prechádza pásmom hygienickej ochrany vodného zdroja.

Na cestnú sieť je napojený neúplnou mimoúrovňovou križovatkou na začiatku a na konci úseku mimoúrovňovou križovatkou s preložkou cesty II/579.

Základné technické parametre

Posudzovaný úsek je navrhovaný ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie R22,5/100 (80) s nasledujúcimi parametrami:

maximálny pozdĺžny sklon 5,1% (6%), šírka jazdného pruhu 3,5; šírka spevnenej krajnice 1,5 m; šírka stredného deliaceho pásu 3,0 m

Variant	staničenie km	dĺžka trasy
Č – červený v celej trase	12,870-53,971	41,101
Č1- invariantný od križ.D1-Mníchova Lehota	12,870-22,534	9,664
Č2-červený v úseku Mníchova Lehota – Svinná	22,534-29,351	6,814
Č3-červený v úseku Svinná	29,351-33,700	4,349
Č4- invariantný v úseku Svinná – Bánovce n/Bebravou	33,700-44,431	3,731
Č5-červený v úseku Bánovce nad Bebravou	37,431-44,341	6,910
Č6- invariantný v úseku Bánovce – Hradište	44,341-51,985	7,644
Č7-červený v úseku Hradište	51,985-53,971	1,986
Z1 – zelený Mníchova Lehota – Svinná juh	22,534[1)]	11,299
Z2 – zelený Svinná juh	29,351[1)]	4,201
Z3+Z4 – zelený Bánovce + alt. Biskupice juh	37,431[1)]	7,515
Z3+Z5 – zelený Bánovce + alt. Biskupice sever	37,431[1)]	6,615
M1 – modrý Svinná sever	29,800[1)]	3,692
M2 – modrý Hradište	51,985[1)]	1,684

[1)] začiatok v km červeného variantu

Križovatky

Vzhľadom na to, že rýchlostná komunikácia je cesta s obmedzeným prístupom, uvažovaná kategória cesty vylučuje možnosť úrovňového križovania cesty R2 s ostatnými komunikáciami. Napojenie ne cestu bude možné iba na týchto mimoúrovňových križovatkách:

červený variant

km 12,860 – Trenčín	úplná na D1
km 18,580 – Trenčianska Turná	úplná s II/507
km 25,840 – Trenčianske Jastrabie	úplná so súbežnou I/50
km 36,250 – Dežerice-Vlčkovo	úplná s III/05026
km 39,750 – Bánovce n/Bebravou	úplná s prel.II/516
km 42,912 – Bánovce n/Beb. - Dol. Naštice	úplná s II/592 a prel.III/05041
km 46,540 - Brezolupy	úplná s III/05052
km 53,590 – Dolné Vestenice	úplná s II/579

Radikálnu zmenu dopravy predstavuje križovatka v Hradišti (označená ako Dolné Vestenice), kde je v súvislosti s križovatkou plánovaná aj preložka cesty II/579 obchvatom Hradišťa. Trasa cesty vedie PHO II. stupňa vodného zdroja, v blízkosti PHO I. stupňa. Okrem toho dvakrát križuje rieku Nitrica, ktorá je regionálnym biokoridorom a súčasne je v tomto úseku vyhlásenou prírodnou pamiatkou.

zelený variant Z1

V prípade variantu Z1 sa ruší križovatka Trenčianske Jastrabie, ktorá sa nahrádza dvomi križovatkami na začiatku a konci úseku, pričom križovatka na konci úseku je polovičná.

zelený variant Z2 a modrý variant M1

Riešenie červeného variantu sa dopĺňa o dve polovičné križovatky na oboch stranách obce Svinná.

zelený variant Bánovce nad Bebravou (vrátane alternatívy Z5)

V dopravnom riešením sa nahrádza úplná križovatka Bánovce nad Bebravou polovičnou križovatkou na začiatku variantu, ktorá umožňuje vjazd z R2 na I//50 v smere na Hradište a výjazd na R2 z Bánoviec nad Bebravou.

modrý variant M2

Riešenie je identické ako v prípade červeného variantu.

Sprievodná komunikácia

Navrhované riešenie kladie zvýšené nároky na dopravnú obsluhu územia, ktorá si vyžaduje doriešenie sprievodnej komunikácie na zabezpečenie väzieb medzi sídlami.

Červený variant

Na začiatku úseku sa ruší priame napojenie Veľkých Bieroviec a Malých Stankoviec na I/50, ktoré bude umožňovať až križovatka v Trenčianskej Turnej. Sprievodná komunikácia vedie obcami Malé Stankovce a Trenčianske Turná po ceste II/507. Veľké Bierovce budú na túto cestu napojené prepojením miestnej komunikácie v časti Sedličná.

Od Trenčianskej Turnej sprievodná komunikácia pokračuje po ceste III/50762 cez Mníchovu Lehotu. Na konci Mníchovej Lehoty sa však stráca možnosť priameho napojenia na R2. Vzhľadom k tomu, že v súčasnosti je cesta I/50 jedinou komunikáciou medzi Mníchovou Lehotou a Trenčianskym Jastrabím, je v prípade R2 potrebné vybudovať medzi týmito obcami novú sprievodnú komunikáciu. Táto je navrhovaná v súbehu s R2 od konca Mníchovej Lehoty až po križovatku v Trenčianskom Jastrabí v dĺžke 3 750 m. Od križovatky v Trenčianskom Jastrabí vedie sprievodná komunikácia po ceste III/05025, cez Trenčianske Jastrabie a Svinnú.

Sprievodná komunikácia III/05025 vedie ďalej po prekrižovaní R2 v Svinnej cez Horňany, kde sa napája na cestu II/516. Touto vedie cez Dežerice, v smere na Bánovce nad Bebravou. Obec Svinná stráca v červenom variante priame napojenie na R2; v smere na Trenčín je možné pripojenie až po prejazde Trenčianskym Jastrabím a v smere na Bánovce nad Bebravou po prejazde obcami Horňany a Dežerice na križovatke Dežerice.

Pred obcou Horné Ozorovce sa ruší súčasné križovanie ciest I/50 a II/516. Na prevedenie zostatkovej dopravy je potrebné vybudovať prepojenie ciest II/516 a III/05039 od uvedenej súčasnej križovatky po intravilán Bánovce nad Bebravou, v dĺžke 970 m.
Cez Bánovce nad Bebravou vedie sprievodná komunikácia po miestnych komunikáciách po uliciach Svätoplukova, Sládkovičova, A. Hlinku a Partizánska.
Od Brezolúp vedie sprievodná komunikácia v súbehu s R2 cez Jerichov. V tomto úseku bude potrebné vybudovať prepojenie ciest III/05040 a III/05042 v dĺžke 3 760 m. Následné prepojenie Jerichova s Hradišťom a Dolnými Vestenicami je možné iba po cestách III/05042 a III/05041 cez obec Látkovce.
Zelený variant Z1
V zelenom variante Z1 vedie trasa súbežnej komunikácie od Mníchovej Lehoty až po Svinnú po ceste I/50. Tým odpadá potreba budovania sprievodnej komunikácie medzi Mníchovou Lehotou a Trenčianskym Jastrabím.
Zelený variant Z2 a modrý variant M1
Spôsob riešenia súbežnej dopravy sa oproti červenému variantu nemení.
Zelený variant Bánovce nad Bebravou (vrátane alternatívy Z5)
Trasa súbežnej komunikácie vedie medzi oboma križovatkami v Bánovciach nad Bebravou po súčasnej ceste I/50. Odpadá tým nutnosť budovania prepojenia ciest II/516 a III/05039 i preložky cesty III/05041.
Modrý variant M2
Spôsob riešenia súbežnej dopravy oproti červenému variantu sa nemení.
Obslužné zariadenia
Malé odpočívadlá s plochou cca 0,85 ha sú navrhované v miestach existujúcich motorestov a ČSPH pozdĺž červeného variantu, ktoré budú dobudované parkovacími plochami:
- km 18,900 – Trenčianska Turná, vľavo- ČSPH Tamoil
- km 24,900 – Mníchova Lehota, vpravo – motorest Radar
- km 33,700 – Dežerice, vpravo – nové na PPF
- km 40,500 – Bánovce nad Bebravou, vľavo – motorest, motel
- km 40,700 - Bánovce nad Bebravou, vpravo – ČSPH
- km 48,200 – Jerichov, vľavo – nové na PPF

V zelenom variante Z1 je navrhované pravé malé odpočívadlo Mníchova Lehota v km 0,700.
V zelenom variante Z3 je navrhované obojstranné malé odpočívadlo Bánovce nad Bebravou v km 2,100.
Veľké odpočívadlá v rozsahu 2,5-3,0 ha sú navrhované v trase červeného variantu :
- km 33,700 – Dežerice, vľavo – motorest Delta
- km 48,200 – Jerichov, vpravo – ČSPH, motorest

Tieto odpočívadlá budú dobudované tak, aby bola dosiahnutá požadovaná vybavenosť:
- čerpacia stanica pohonných hmôt s WC, štyri výdajné miesta OA, a dva NA
- stravovanie – 60 stoličiek
- ubytovanie – 40 lôžok
- parkoviská pre osobné vozidlá – 30-50 miest
- parkoviská pre nákladné vozidlá – 10-15 miest
- parkoviská pre autobusy – 6-8 miest, (oddelene od nákladných vozidiel)

Pozdĺž cesty budú zriadené manipulačné pásy v šírke 5m.
Preložky a úpravy vodných tokov
Úpravy sú riešené v minimálnom rozsahu u mostných objektov. K väčším úpravám dochádza v úsekoch:
červený variant
- úprava potoka v km 46,100, v dĺžke 150 m
- preložka potoka Hydina v km 49,500 v dĺžke 170 m

Z1 (Trenčianske Jastrabie) - preložka potoka Mníchovka v km 0,500 v dĺžke 400 m

Z3 (Bánovce nad Bebravou)
- úprava rieky Bebrava v km 5,150 v dĺžke 280m
- úprava potoka Inovec v km 5,150 v dĺžke 200 m

Z5 (alt. Biskupice sever) - úprava potoka Radiša v km 1,316 v dĺžke 120 m.

Cestná kanalizácia
Navrhovaná cesta R2 je vo všetkých variantoch vybavená cestnou kanalizáciou, ktorá odvádza odpadové vody z povrchu vozovky cez čistiace zariadenia do recipientov.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení podľa zákona č.127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vypracovala firma Enviconsult, s.r.o., Žilina, Závodská cesta 4, 011 52 Žilina v novembri 2003. Vedúcim spracovateľského kolektívu a koordinátorom úlohy bol RNDr. Ivan Pirman.

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest, predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR") správu o hodnotení dňa 26.1.2004. MŽP SR po skontrolovaní náležitostí doručilo správu o hodnotení príslušnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom, dotknutým obciam listom č. 82/04-1.12 zo dňa 26.1.2004. Posúdenie správy o hodnotení sa vykonalo podľa zákona.

2. Posúdenie správy o hodnotení a doručené stanoviská

K správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona zaslali svoje písomné stanoviská nasledujúce dotknuté orgány a organizácie:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR *(list č. 173/230-04 zo dňa 1. 3. 2004)*
prikláňa sa k riešeniu podľa optimálneho variantu uvedeného v správe o hodnotení. Po doplnení stanovísk zainteresovaných subjektov podľa zákona zaujme stanovisko v predmetnej veci.

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel *(list č. 07716-2/2004-IKŽ zo dňa 29. 3. 2004)*
na základe súčasného stavu poznania hydrogeologickej štruktúry prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd v Trenčianskych Miticiach považuje z hľadiska zabezpečenia ich ochrany za možné akceptovať oba navrhované varianty na tomto úseku, aj keď s preferenciou zeleného variantu. S návrhom opatrení uvádzaných v správe o hodnotení súhlasí s požiadavkou, aby boli rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Ministerstvo obrany SR *(list č. SEMI/K-84/3-359/2-2004-OdIOŽP zo dňa 5. 3. 2004)*
k predloženej dokumentácii nemá pripomienky.

Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne *(list č. A/2004/000275 zo dňa 16. 2. 2004)*
uvádza nasledujúce stanoviská za jednotlivé úseky štátnej správy životného prostredia:
- štátna správa ochrany ovzdušia – bez pripomienok,
- štátna vodná správa - bez pripomienok,
- štátna správa odpadového hospodárstva – upozorňuje, že variant Z2 (2,1-2,17) križuje starú skládku odpadov; pri výmene podložia existuje možnosť narušenia pomerov uzatvorenej skládky,
- štátna správa ochrany prírody a krajiny – upozorňuje, že text na strane 18 v bode 1.3. je nezmyselný. Uvedené osobitne chránené územia sú už vyhlásené a platia na ne ustanovenia zákona NR SR č.543/2002 Z. z. a neplatí, že ich územnú ochranu KÚ ešte iba ustanoví. Upozorňuje zároveň na pripravované osobitne chránené územie – PP Rúbanice, ktoré by bolo zeleným variantom pretínané. Z pohľadu ochrany prírody a krajiny odporúča červený variant.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Banskej Bystrici *(list č.04/000514 zo dňa 31. 3. 2004)*
konštatuje, že v územnom pláne VÚC Banská Bystrica, v jeho záväznej časti predmetná komunikácia R2 nie je uvedená (NV SR č.263/99 Z. z.), ale aktualizovaná ÚPD VÚC Banská Bystrica z roku 2003 rýchlostnú cestu R2 uvádza. Navrhuje rozšíriť posudzovanie trasy TŠ na úsek v prieťahu mesta Zvolen (od budúcej križovatky R1, R2 a R3 pri Budči) so zhodnotení, priamo súvisiacich stavieb aj vo vzťahu k obsluhe územia s navrhovanou trasou R2. Ďalej odporúča využiť existujúce ÚPD obcí a miest, vrátane ÚPD mesta Zvolen, kde je žiadúce uvažovať aj s možnosťou preskúmania trasy od napojenia R1 juhovýchodne od Zvolena, tzn. od križovatky Kováčová po obec Lieskovec. Pri projektovom riešení zohľadniť

opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov počas výstavby i počas prevádzky technickými opatreniami. Pred konečným výberom variantu, ktorý bude ďalej rozpracovávaný technickou dokumentáciou odporúča zvážiť niektoré kombinácie jednotlivých úsekov trás A,B,C a dopracovanie ďalších technických parametrov.

Krajský pozemkový úrad v Trenčíne *(list č.H/2004/00046-1 zo dňa 19.4.2004)*

žiada vyhodnotiť jednotlivé varianty na dosah záberu poľnohospodárskej pôdy podľa jednotlivých bonitných tried na katastrálnych územiach.

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trenčíne (*list č. KRHZ-109-2/OPP-2004 zo dňa 19.2.2004)*

oznamuje, že sa k správe nebude vyjadrovať, pretože podľa platnej legislatívy sa tento orgán vyjadruje k požiarnej prevencii stavieb z hľadiska ich požiarnej bezpečnosti v rámci územného a stavebného konania.

Krajský pamiatkový úrad v Trenčíne *(k listu mesta Bánovce nad Bebravou zo dňa 16.3.2004)*

uvádza, že podľa §41 ods. 3 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu žiada pred realizáciou trasy schválený variant predložiť správnemu orgánu z hľadiska pamiatkovej ochrany územia. Ďalej žiada predložiť technickú dokumentáciu s charakteristikou projektu.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Prievidzi *(list č. 521-HŽP/2004 zo dňa 23.2.2004)*

nemá zásadné pripomienky z predloženej dokumentácii.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne *(list č.B/2004/000610-002/215 zo dňa 9.3.2004)*

požaduje od investora po ukončení výstavby vykonať monitorovanie hluku vo všetkých sídlach dotknutých realizovanou komunikáciou a v prípade potreby navrhnúť dodatočné protihlukové opatrenia, ďalej žiada zabezpečiť pred a počas výstavby monitorovanie kvality podzemných vôd medzi cestou a vodnými zdrojmi vo Veľkých Bierovciach, pri Červenom hostinci a Hradišti.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bánovciach nad Bebravou *(list č.82/04-1.12 zo dňa 26.1.2004)*

oznamuje, že sa k správe o hodnotení nebude vyjadrovať, pretože podľa platnej legislatívy sa tento orgán vyjadruje k požiarnej prevencii stavieb z hľadiska ich požiarnej bezpečnosti v rámci územného a stavebného konania.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Partizánskom *(list č.ORHZ-48/OPP-2004 zo dňa 1.3.2004)*

oznamuje, že sa k tejto správe vyjadrovať nebude, pretože podľa platnej legislatívy sa tento orgán vyjadruje k požiarnej prevencii stavieb z hľadiska ich požiarnej bezpečnosti v rámci územného a stavebného konania.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne (list č.82/04-1.12 zo dňa 26.1.2004)

oznamuje, že žiadosť o vyjadrenie odstúpil kompetentnému orgánu – Krajskému riaditeľstvu hasičského a záchranného zboru v Trenčíne.

Obvodný úrad životného prostredia v Prievidzi (*list č. ŽP 651/2004/P zo dňa 8.3.2004)*

konštatuje, že cesta R2 v okrese Partizánske v katastrálnom území Hradište nie je kolízii s prírodnou pamiatkou Nitrica, ale preložka cesty II/579 dvakrát križuje túto prírodnú pamiatku s čiastočnou likvidáciou brehových porastov a ďalšími negatívnymi vplyvmi hluku a emisií počas výstavby a prevádzky. V kapitole III.C.5.1. je navrhnutá možnosť opatrení – premiestnenie trasy, ktoré však nie je bližšie rozpracované v žiadnej kapitole.

Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne (*list č. F2004/00326-002/TBB zo dňa 23.3.2004)*

uvádza stanoviská za jednotlivé pracoviská:

ochrana prírody a krajiny - z navrhnutých alternatív z pohľadu ochrany prírody a krajiny je nepriechodná zelená alternatíva Z1 – zelený variant Trenčianske Jastrabie. Z environmentálneho pohľadu sú ostatné varianty Z2-zelený variant Svinná juh, M1 – modrý variant Svinná sever a červené varianty v trase súčasnej cesty I/50 priechodné. Pri variante č.2 upozorňuje na možný dotyk s maloplošným chráneným územím so IV. stupňom ochrany, resp. s jeho ochranným pásmom PP Mítická Slatina.

vodné hospodárstvo **-** z hľadiska ochrany vodných pomerov upozorňuje na skutočnosť, že červená alternatíva č2 – Trenčianske Jastrabie prechádza okrajom ochranného pásma vodného zdroja Červený hostinec v Trenčianskych Míticiach. V tomto úseku je potrebné navrhnúť opatrenia, ktoré zabránia kontaminácii vodných zdrojov

ochrana ovzdušia – bez pripomienok.

odpadové hospodárstvo – z hľadiska odpadového hospodárstva nie je možné predložený zámer presne posúdiť. Správa o hodnotení by mala aspoň v hrubých rysoch zachytiť, aké množstvá odpadov vzniknú pri realizácii jednotlivých variantov, koľko materiálu sa bude dať použiť opätovne pri realizácii a koľko bude potrebné uložiť na skládky. Na základe predložených informácií sa ako najvhodnejšia alternatíva z hľadiska odpadového hospodárstva javí alternatívne vedenie podľa zeleného variantu. Aj keď si jeho realizácia vyžiada pomerne veľké presuny materiálu, väčšia časť sa bude dať opätovne využiť ako stavebný materiál. Naproti tomu pri realizácii červeného variantu by bola tvorba odpadov pravdepodobne vyššia, nakoľko pri rekonštrukcii jestvujúcej komunikácie a asanácii jestvujúcej zástavby by vznikli špecifické odpady, ktoré budú musieť byť uložené na skládke. V projektovej dokumentácii na stavebné povolenie bude potrebné presne špecifikovať druhy a množstvá vzniknutých odpadov ako i spôsob ich zneškodnenia alebo využitia. Ďalej upozorňuje, že sa v obvode Trenčín dňa 31. júla 2000 skončila prevádzka všetkých skládok, ktoré boli povolené za osobitných podmienok. Povolená skládka odpadov je skládka Luštek – Dubnica nad Váhom alebo skládka Veronika – Dežerice.

Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne, stále pracovisko Bánovce nad Bebravou

súhlasí s realizáciou variantu Z3+Z4 južným okrajom Biskupíc, pretože riešenie je v súlade s ÚP mesta a nevytvára bariéru jeho rozvoji – bez pripomienok.

Obvodný úrad v Bánovciach nad Bebravou, odbor krízového riadenia *(list č.KR-37/2004-3 zo dňa 8.3.2004)*

uvádza:

a/ červený variant:

- križovatku pri motoreste Eso prechod k areálu Gábor Bánovce nad B., riešiť mimoúrovňovým križovaním so štvorprúdovou komunikáciou,
- most cez rieku Bebrava je nevyhovujúci aj pri súčasnej preprave po ceste I/50 a je ho potrebné nahradiť novým vyhovujúcim rozšíreným mostom,
- v križovatke pri železničnej stanici riešiť prechod osôb cez štvorprúdovú komunikáciu viacmiestnym nadchodom z ulíc Trenčianska, Palkovičova, Družstevná.

b/ obchvat mesta Bánovce n./B. – zelený variant:

- v mestskej časti Biskupice je v tesnej blízkosti plánovaného obchvatu zelený variant Z3,4 sútok 3 vodných tokov, ktorý je považovaný za najkritickejšie miesto územného obvodu Bánovce n./B. ohrozeného v dôsledku povodní, v ktorom boli v poslednom období realizované protipovodňové stavebné práce. Budovaním zeleného variantu Z3,4 v navrhovaných miestach by pravdepodobne došlo k výrazným zásahom do takto plánovanej protipovodňovej ochrany. Z uvedeného dôvodu pri variante Z3,4 navrhuje obchvat mesta Bánovce nad Bebravou časti Biskupice posunúť ďalej od tejto mestskej časti smerom k zastavanému územiu obce Veľké Chlievany a z vodohospodárskeho pohľadu opätovne zvážiť výstavbu obchvatu ešte pred sútokom riek Bebrava s potokom Radiša. V opačnom prípade, vzhľadom na uvádzané skutočnosti odporúčame realizáciu variantu Z5, ktorý výraznejšie nezasahuje do riešenia ochrany obyvateľstva územného obvodu Bánovce nad Bebravou pred povodňami.

c/ existujúci stav – nulový variant bez akýchkoľvek úprav je nevyhovujúci.

Obvodný úrad v Trenčíne, odbor krízového riadenia (*list č.A/04/001423 zo dňa 2.2.2004)*

nemá požiadavky vyplývajúce z vyhl. MV SR č.297/1994 Z. z. o stavebno-technických požiadavkách na stavby a o technických podmienkach zariadení vzhľadom na požiadavky civilnej ochrany. Upozorňuje však na ustanovenia zákona NR SR č.42/1994 Z. z. v znení neskorších predpisov o civilnej ochrane obyvateľstva na dodržanie nasledujúcich opatrení:

- počas výstavby i po jej ukončení dbať na priechodnosť dotknutých potokov a rieky, aby zásahom do ich tokov nedošlo a ani v budúcnosti nedochádzalo k ich vybreženiu,
- v prípade vedenia trasy v území, kde sa v blízkosti nachádzajú vodné zdroje a zdroje minerálnych vôd je potrebné ich zabezpečenie vhodnými technickými opatreniami proti

možným únikom nebezpečných látok (ohrozenie životov a zdravia obyvateľstva). Pri výstavbe a prevádzke cesty je potrebné dodržať preventívne opatrenia – havarijný plán,
- eliminovať riziká prevádzkovania cesty z hľadiska ohrozenia obyvateľstva, jeho životov, zdravia a majetku haváriou vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky.

Obvodný lesný úrad v Trenčíne *(list č.2004/00027- 02 e.č.2004/00073 zo dňa 31.3.2004)*
Súhlasí so základným variantom zámeru – červený a s variantmi: modrý M1 Svinná sever, zelený Z3 Bánovce nad Bebravou a Z4 alt. Biskupice juh a k správe o hodnotení požaduje:
vplyvy na genofond a biodiverzitu - v otvorenej krajine (pole - pole, pole - les) z oboch strán cesty vybudovať oplotenie, ktoré zabráni prístupu voľne žijúcich zvierat na vozovku a vybudovať koridory v násypových rovinách pod úrovňou vozovky cca vo vzdialenostiach 2-3 km tak, aby oplotenie navádzalo zvieratá k prechodu cez migračné koridory. Voči uvedeným parametrom migračného koridoru raticovej zveri z podhoria Strážovského pohoria do Považského Inovca na 33,4-38,5 km – ako je uvedený v červenom variante nemá námietok. V otvorenej krajine (pole - pole, pole - les) vybudovať oplotenie (v úsekoch motel Delta – H. Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k. ú. Hradište), ktoré bude brániť vstupu voľne žijúcej zveri na vozovku a ktoré ju bude navádzať do podúrovňových prechodov pre zver. Tieto požaduje vybudovať v úseku motel Delta – H.Ozorovce v počte 2 ks, v úseku Bánovce nad Bebravou - Brezolupy 1 ks a v úseku Jerichov (čerpacia stanica PHM) – križovatka do Látkoviec 1 ks.
vplyvy na dopravu - zrušenie križovania miestnych komunikácií, ktoré sú vyústením a pokračovaním lesných odvozných ciest, a to na konci obce M. Lehota (lokalita Dráhy) a M. Lehota – časť Járky znemožní dopravu dreva nákladnými automobilmi z lesných komplexov, preto žiada, aby na navrhnuté nové miestne komunikácie bol umožnený prístup z uvedených vyústení lesných odvozných ciest. Ďalej žiada zabezpečiť prístup na miestne komunikácie z lesných a poľných ciest v k. ú. Vysočany a na úseku motel Delta – H. Ozorovce a Bánovce nad Bebravou – Jerichov.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Prievidzi *(list č.2004/681-002 zo dňa 17.2.2004)*
súhlasí bez zásadných pripomienok.

Obvodný banský úrad v Prievidzi (*list č.190/L/Pv/2004 zo dňa 18.2.2004)*
uvádza, že podľa jej evidencie chránených ložiskových území (CHLÚ), dobývacích priestorov (DP) a ložísk nevyhradených nerastov sa v trase predmetnej cesty nachádza výhradné ložisko s určeným DP Hradište, ktoré t. č. nie je určený žiadnej organizácii (v Obchodnom vestníku č. 65 zo 6. novembra 2003 bolo uverejnené oznámenie o začatí výberového konania). Ďalej uvádza zoznam ložísk nerastných surovín, ktoré sa nachádzajú v blízkosti trasy komunikácie a odporúča vydať súhlasné stanovisko k správe o hodnotení a k odporučeniu vybraného variantu Č1-Č2-Z2(M1)-Č4-Z3-Z4-Č6-M2. V ďalšom procese projektovej prípravy stavby žiada splniť povinnosť prerokovať kolíziu s CHLÚ a DP Hradište.

Železnice SR, Generálne riaditeľstvo. odbor infraštruktúry *(liste č.307/2004-O4313 V zo dňa 3.2.2004)*
bez pripomienok.

Obec Brezolupy *(list zo dňa 9.3.2004)*
uvádzajú pripomienky z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 25.2.2004 v zasadačke Obecného úradu Brezolupy:
- v návrhu červeného variantu je uvažované, že pripojenie obcí Látkovce, Brezolupy - časť Jerichov je zo severnej strany a obce Pravotice s priľahlými obcami z južnej strany. Trasa spájajúca Látkovce, Brezolupy – časť Jerichov, poľnohospodárske družstvo Brezina, vodná nádrž Brezolupy má prechádzať cez obec Brezolupy. Trasa, ktorá spája spomínané obce je dosť frekventovaná, zvlášť v letných mesiacoch (pohyb vozidiel PD Brezina, ktoré zvážajú úrodu z priľahlých polí počas roka – rekreačná oblasť Látkovce, rekreačná oblasť Jerichov, vodná nádrž Brezolupy, vozidlá zabezpečujúce odvoz dreva z rozsiahlych okolitých lesov). Plánovaná trasa prechádza cez obec Brezolupy, ktorá v zimných mesiacoch je veľmi nebezpečná (úsek asi 700 m má stúpanie 14%). Z týchto dôvodov navrhuje, aby cesta spájajúca Látkovce, Brezolupy i Jerichov pokračovala súbežne s cestou R2 (mimo obce Brezolupy) a končila pri križovatke pred obcou Brezolupy.

- rozšíriť a spevniť cestu vedúcu cez Jerichov a obec Brezolupy, pretože budú po nej prechádzať ťažké nákladné vozidlá, autobusy a vozidlá zvážajúce drevo z okolitých lesov. V tejto ceste sú uložené inžinierske siete.

Obec Horňany *(list č.100/2004 zo dňa 20.2.2004)*
konštatuje, že vzhľadom na vzdialenosť trasy všetkých variantov od zastavaného územia obce, životné prostredie ani obyvatelia obce nie sú dotknutí navrhovanou stavbou.
Obec Trenčianske Stankovce *(list č.86/2004 zo dňa 8.3.2004)*
stanovisko je totožné so závermi a odporúčaniami z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 25.2.2004 na OcÚ Trenčianske Stankovce:
- vybudovať sprievodnú komunikáciu s parametrami pre obojsmernú nákladnú dopravu po pravej strane rýchlostnej komunikácie v úseku od mimoúrovňového križovania v staničení 15,65 km až po križovatku v staničení 18,6 km s napojením na cestu II/507 Trenčín- Beckov a na štátnu cestu III/50719 z dôvodu potenciálneho nadmerného zaťaženia časti obce Sedličná hlavne nákladnou dopravou vedenou územím zastavaným bytovými a rodinnými domami ako aj skutočnosť, že územný plán obce rieši využitie pozemkov po ľavej strane rýchlostnej cesty na priemyselné účely a bez žiadanej súbežnej komunikácie by táto oblasť bola izolovaná a pre obec nevyužiteľná.
Obec Vysočany *(list č. 62/2004 zo dňa 6.4.2004)*
súhlasí so správou o hodnotení vzhľadom na to, že „cesta“ nezasahuje do zastavaného územia obce.
Obec Hradište *(list zo dňa 31.5.2004)*
k správe o hodnotení bolo konané dňa 5.2.2004 verejné zasadanie obecného zastupiteľstva. Verejnosť bola podrobne oboznámená so správou o hodnotení. Obec odporúča modrý variant.
Obec Dolné Vestenice *(list zo dňa 31.5.2004)*
Pripája sa k stanovisku obce Hradište. Súhlasí s modrým variantom.

3. Prerokovanie s verejnosťou a závery z prerokovania

Verejné prerokovanie vplyvov navrhovanej činnosti sa vykonalo v dňoch 25.2. až 31.3.2004 v dotknutých obciach. Kompletné prepisy záznamov z verejných prerokovaní sú k dispozícii u zástupcov samospráv dotknutých sídiel, navrhovateľa a na MŽP SR. V záverečnom stanovisku sú uvedené len podstatné časti z príspevkov účastníkov verejného prerokovania, ktoré reprezentujú diskutované okruhy problémov.
Mesto Bánovce nad Bebravou *(list zo dňa 16.3.2004)*
V zázname z verejného prerokovania zo dňa 10.3.2004 sa uvádza:
- súhlas časti obyvateľov Bánoviec nad Bebravou s vedením cesty vo variante 4,
- stanovisko Krajského pamiatkového úradu v Trenčíne,
- stanovisko OÚ ŽP so súhlasom s variantom 3, príp. 4,
- vyjadrenie obyvateľov Horných Ozoroviec so žiadosťou o posun trasy ďalej od ich obydlí o cca 150 m a vybudovanie protihlukovej steny,
- stanovisko mestského úradu s variantom 3, príp. 4 s pripomienkami.

Obce Trenčianske Jastrabie a Trenčianske Mitice
Zápisnica zo spoločného verejného prerokovania zaslaná listom č.36/2004 zo dňa 8.4.2004. Verejné prerokovanie sa uskutočnilo 31.3.2004 na OcÚ v Trenčianskom Jastrabí. Podľa vyjadrenia starostu obce Trenčianske Jastrabie je pre obce prijateľný variant červený, ktorý by posunul železničnú trať a rozšíril by pôvodnú cestu a vybudovanie nadjazdu resp. podjazdu z obce Trenčianske Mitice do obce Trenčianske Jastrabie. Vybudovanie zeleného variantu je pre obec podľa jeho vyjadrenia neprijateľné. V diskusii odzneli ďalšie otázky týkajúce sa podrobnejších informácií technického riešenia (presné trasovanie červeného variantu, prečo je zelený variant neprijateľný, o koľko bude posunutá cesta, kde sa rozšíri cesta na Svinnú, otázky preferencie podjazdu alebo nadjazdu, či je obec Svinná v zelenom variante), na ktoré odpovedali zástupcovia SSC a starostovia obcí.
Obec Mníchova Lehota *(list zo dňa 9.3.2004)*
zaslala zápisnicu zo spoločného verejného prerokovania, ktoré sa konalo 25.2.2004 v Trenčianskej Turnej. Pripomienky a požiadavky sa týkajú iba sídla Mníchova Lehota:

- žiada rozšírenie protihlukovej zábrany z navrhovaného rozsahu na celý úsek v súbehu so zastavaným intravilánom obce s výnimkou miest, kde bude cesta chránená prirodzenými pôdnymi valmi,
- zabezpečiť prepojenie miestnej časti Dráhy v km 22,5 s obcou nadjazdom alebo podjazdom,
- v km 22,5 zabezpečiť zjazd a výjazd z cesty R2 na navrhovanú súbežnú komunikáciu, pritom využiť prirodzené jestvujúce premostenie vodného toku.

Obec Trenčianska Turná *(list č. 485/2004 zo dňa 7.4.2004)*

zaslala zápisnicu z verejného prerokovania, ktoré sa konalo 25.2.2004 v Trenčianskej Turnej, s konštatovaním, že správa o hodnotení bola k dispozícii verejnosti na obecnom úrade a túto možnosť využili 4 občania, zároveň že uvedený dokument prerokovala na svojom zasadnutí 16.2.2004 aj komisia výstavby a ŽP obecného zastupiteľstva. Z verejného rokovania vyplynuli nasledujúce odporúčania:

- od križovania cesty I/50 s III/507 realizovať súbežnú komunikáciu s R2 po mimoúrovňové križovanie v staničení 18,5, aby sa vylúčila doprava mimo stred obce z cesty III/507,
- realizovať mostný objekt v staničení 17,80 (járok), aby bola zabezpečená obslužnosť územia za cestou,
- realizovať protihlukovú clonu v časti sídla, ktoré nie je chránené zemným valom vrátane území vyčlenených na výstavbu IBV,
- realizovať súbežnú komunikáciu s R2 od mimoúrovňového križovania v staničení 18,5 po mostný objekt v staničení km 19,0, aby bolo možné využívať odpočívadlo, čerpaciu stanicu PHM a pod. z oboch smerov cesty R2.

Obec Uhrovec *(list č.122/2004 zo dňa 10.2.2004)*

predložila oznámenie o verejnom prerokovaní správy o hodnotení bez akýchkoľvek pripomienok a požiadaviek.

Obec Trenčianske Stankovce *(list č. 86/2004 zo dňa 8.3.2004)*

- žiada do projektovej dokumentácie zapracovať vybudovanie sprievodnej komunikácie s parametrami pre obojsmernú nákladnú dopravu po pravej strane rýchlostnej komunikácie, v úseku od mimoúrovňového križovania v staničení 15,65 km až po križovatku v staničení 18,6 km, s napojením na cestu II/507 a na štátnu cestu III/50719,
- žiada vybudovanie protihlukovej steny od km 16,8 po 17,3 po pravej strane cesty.

Obec Veľké Bierovce *(list č.70/2004 zo dňa 1.3.2004)*

zaslala zápisnicu z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 25.2.2004 na OcÚ Veľké Bierovce, v ktorej boli nasledujúce požiadavky obyvateľov obce:

- riešiť prístup občanov do poľnohospodárskeho podniku Agrokombinát a.s. Veľké Bierovce a do priemyselnej časti na opačnej strane cesty R2, ktorá je na to určená v ÚPN obce,
- zabezpečiť prístup občanov na poľnohospodársku pôdu – lokalita za Milkom sprievodnou komunikáciou,
- prehodnotiť vplyv hluku z cesty R2 na bývanie a realizovať protihlukovú clonu od BMW až po dom Povodia Váhu,
- realizovať sprievodnú cestu z obce Opatovce vedľa ochrannej hrádze až do Nozdrkoviec a tak sa spojiť s Trenčínom a tým obmedziť dopravnú trasu občanov cez Trenč. Stankovce a Trenč. Turnú do Trenčína. Uvedená cesta pri hrádzi z obce Opatovce do Trenčína je navrhnutá v zadaní ÚPN obce a zároveň by spevnila jestvujúcu ochrannú hrádzu proti priesakom pri povodniach rieky Váh.

Obec Svinná a Dežerice *(list zo dňa 16.3.2004)*

Verejné prerokovanie sa konalo 24.3.2004 o 16,00 hod. vo Svinnej spoločne s obcou Dežerice.

Diskusia sa týkala najmä riešenia zeleného variantu. Obec odporúča zelený variant Z2.

Obec Brezolupy *(list zo dňa 9.3.2004)*

- žiadajú, aby cesta cez Brezoloupy bola rozšírená a spevnená,
- uvádzajú, že v pod terajšou cestou I/50 sú uložené všetky inžinierske siete,
- navrhujú, aby cesta spájajúca Látkovce, Brezolupy i Jerichov pokračovala súbežne s cestou R2 (mimo obec) a končila pri križovatke pred obcou Brezolupy,
- vedľa cesty I/50 je položené hlavné potrubie pre pitnú vodu. V prípade rekonštrukcie tohto vodovodného potrubia žiadajú napojenia na Ponitriansky skupinový vodovod.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení

Stanovisko obyvateľa obce Trenčianska Turná - Františka Prekopa *z 22.3.2204* navrhuje pre potlačenie hluku medzi obcami Veľké Bierovce a Trenčianska Turná:

„1. vybudovať val, čiže zvýšiť nad úroveň vozovky na oboch stranách cesty a to do úrovne väčšej ako je priemer pneumatík nákladných vozidiel + predpokladaná erózia.

2. na križovatke Veľké Bierovce - Trenčianska Turná 50, Trenčianska Turná - Trenčianske Stankovce 507 vybudovať protihlukové steny."

Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica *(list č.61/2004 zo dňa 1.3.2004)*

uvádza, že nulový variant bez vybudovania rýchlostnej komunikácie je neprijateľný, vzhľadom na to, že v niektorých úsekoch cesty I/50 už v súčasnosti kapacita cesty nevyhovuje norme a je predpoklad, že v roku 2010 bude nevyhovujúca celá trasa.

V časti odpady počas výstavby sa neuvažuje s odpadom č. 15 02 02 absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami, ktorý patrí medzi nebezpečné odpady. Je predpoklad, že pri údržbe stavebných mechanizmov budú takéto odpady vznikať.

V ďalšej dokumentácii zabezpečiť umiestnenie stavebných dvorov mimo zastavané územie a mimo PHO na pôde s nízkou bonitou, súčasťou stavebných dvorov by mali byť ČOV.

Vypúšťanie dažďových vôd do recipientov s dostatočným prietokom, aby nedochádzalo k zmene chemických vlastnosti povrchových vôd.

Zabezpečiť monitorovanie hluku v dotknutých sídlach, ktoré by bolo podkladom pre dodatočné protihlukové zábrany. Kontrolu kvality vodných zdrojov Veľké Bierovce, Červený hostinec a Hradište.

Výruby stromov a nevyhnutné zásahy do brehových porastov robiť v čase mimo hniezdenia vtáctva.

V územnom pláne VÚC Trenčianskeho kraja je cesta I/50 výhľadovo uvažovaná ako cesta s rýchlostnými úsekmi a výhľadom ako rýchlostná cesta. Jej trasa zodpovedá variantu Č1,Z1,Z2,Č4,Z3,Z5,Č6,M2. Trasa rýchlostnej komunikácie okrem úseku Mníchova Lehota, Trenčianske Jastrabie je v súlade s ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja. Ako najoptimálnejšiu trasu odporúčame červený variant s južným obchvatom obce Svinná-Z2, obchvat Bánoviec nad Bebravou Z3+Z4 a obchvat Hradišťa variant M2 za dodržania hore uvedených podmienok.

Odborný posudok

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval prof. Ing. Vladimír Vodzinský, CSc., zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb pre posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom, 309/2001-OPV. V posudku odporúča

- *v úseku od začiatku úseku po Svinnú variant červený Č1-Č2*
- *v úseku Svinnej variant zelený Z2, alternatívne modrý (podľa rozhodnutia obce)*
- *v úseku od Svinnej po Bánovce nad Bebravou červený variant Č4*
- *v úseku Bánoviec nad Bebravou zelené varianty Z3 a Z4 (južný obchvat Biskupíc)*
- *v úseku od Bánoviec nad Bebravou po Hradište variant červený Č 6*
- *v úseku Hradišťa variant modrý M 2.*

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti vychádzalo zo spracovanej projektovej dokumentácie stavby a z poznania prírodného prostredia, do ktorého je stavba situovaná. Úroveň hodnotenia je ovplyvnená úrovňou dostupných podkladov o súčasnom stave kvality jednotlivých zložiek životného prostredia riešeného územia i stupňom projektovej rozpracovanosti a prípravy navrhovanej činnosti (Technicko-plánovacia štúdia „Cesta I/50 hranica Č/SR Drietoma - Žiar nad Hronom"). Ako vyplýva z výsledkov environmentálneho hodnotenia v zámere, správe o hodnotení vplyvov a posudku, záznamov z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach, z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné vplyvy (vrátane priaznivých):

Vplyv na obyvateľstvo
Najzávažnejšie vplyvy budú počas výstavby:
stavebný hluk, prašnosť, obmedzenie dopravy motorovej, pešej a cyklistickej, možnosť väčšieho rizika kolízie a dopravnej nehodovosti, ako aj celkovo narušenie pohody dotknutých obyvateľov a bariérový efekt. Intenzitu vplyvu zvyšuje aj skutočnosť, že posudzovaná stavba sa bude realizovať bez prerušenia verejnej dopravy. Najväčší vplyv bude mať výstavba v začiatkoch stavebných prác, kedy všetka stavebná doprava bude prechádzať po existujúcich komunikáciách vedených v prieťahu dotknutými sídlami. V neskoršom štádiu po vykonaní terénnych úprav v koridore telesa komunikácie vedeného obchvatom zastavaného územia je možnosť presmerovať stavebnú dopravu a prepravu do koridoru novej trasy cesty, resp. v jej manipulačných pásoch mimo zastavaného územia. Najnepriaznivejšie vplyvy má červený variant vedený v prieťahu dotknutými sídlami. Všetky uvedené vplyvy budú však krátkodobé, lokálne, ale intenzívne a je predpoklad, že budú pôsobiť súčasne a kumulovane;

vibrácie $\Rightarrow$ vplyv vibrácií sa dá očakávať počas výstavby pri všetkých variantoch. Počas prevádzky môže byť zasiahnuté blízke okolie komunikácie. Konkrétne hodnoty vibrácií však v tomto štádiu prípravy stavby nie je možné predvídať a budú upresnené až po geodetickom zameraní v priestore. Najväčšie vplyvy vibrácií sa môžu prejavovať pri červenom variante, vzhľadom na jeho polohu v blízkosti zastavaného územia;

hluk $\Rightarrow$ počet potenciálne ovplyvnených obyvateľov hlukom z dopravy na navrhovanej ceste počas prevádzky uvádza nasledujúca tabuľka

Sídlo	variant	2010	2030
Veľké Bierovce	Č	0	0
Malé Stankovce – Sedličná	Č	0	40
Trenčianska Turná	Č	60	70
Mníchova Lehota	Č	35	43
	Z1	25	33
Trenčianske Mitice - Červený hostinec	Č	8	8
	Z1	0	0
Trenčianske Mitice - Trenčianske Jastrabie	Č	0	0
	Z1 [1)]	40	80
Svinná	Č	68	74
	Z2	7	7
	M1	28	36
Horné Ozorovce	Č	96	105
	Z3	20	20
Bánovce nad Bebravou	Č	860	884
	Z3+Z4	0	0
	Z3+Z5	0	0
Brezolupy-Jerichov	Č	8	8
Hradište	Č	8	16
	M2	1	1

1) predpoklad ovplyvnenia plánovanej IBV;

Z tabuľky vyplýva, že najviac obyvateľov bude nepriaznivými vplyvmi emisiami hluku z dopravy na navrhovanej komunikácii ovplyvnených na červenom variante, ktorý je vedený aj cez zastavané územie, kde sú minimálne alebo žiadne priestorové možnosti uplatnenia protihlukových bariér, kým ostatné varianty, v ktorých komunikácia obchádza dotknuté sídla vykazujú podstatne nižší počet ovplyvnených obyvateľov, pričom uvádzané počty sú bez protihlukových stien a iných protihlukových opatrení technického charakteru, ktoré sa v technickom riešení stavby navrhujú;

asanácie $\Rightarrow$ preložka cesty I/50 (R2) v červenom variante zasahuje čiastočne aj do zastavaného územia v prieťahu sídiel – kde dôjde k asanáciám v nasledujúcom rozsahu:

Mníchova Lehota:	km 24,3-24,5 vpravo	- 2 rodinné domy
Svinná:	km 30,7-31,1 obojstranne	- 10 rodinných domov

Svinná:	km 32,8 vľavo	- 1 rodinný dom
Horné Ozorovce:	km 39,2-39,6 vľavo	- 5 rodinných domov
Bánovce nad Bebravou:	km 40,7-41,5 vpravo	- 1 rodinný dom
Hradište:	km 52,6-53,0 obojstranne	- 8 RD a reštaurácia

v ostatných variantoch k zásahom do zastavaného územia nedochádza.

emisná záťaž ⇒ prevádzka na rýchlostnej ceste v sledovanom úseku u všetkých variantov bude produkovať nasledujúce množstvá emisií

Sídlo	**variant**	Produkcia v t/rok			porovnávací koeficient
		NO_x	C_xH_y	CO	
Mníchova Lehota	Č	0	0	0	0
	Z1	0	0	0	0
Trenčianske Jastrabie	Č	0	0	0	0
	Z1	5	1	9	64
Trenčianske Mitice -	Č	12	2	21	151
	Z1	0	0	0	0
Svinná	Č	59	11	106	751
	Z2	7	1	11	86
	M1	9	1	14	109
Bánovce nad Bebravou	Č	101	18	178	1 278
	Z3+Z4	0	0	0	0
	Z3+Z5	0	0	0	0
Hradište	Č	24	4	43	303
	M2	0	0	0	0

Najväčšie príspevky k znečisteniu ovzdušia vykazuje červený variant, pričom nepriaznivé vplyvy imisií na obyvateľov zhoršujú horšie rozptylové podmienky v zastavanom území ako i skutočnosť, že znečisťujúce látky sú produkované mobilnými zdrojmi vo výške dýchacej zóny človeka;
Z celkového posúdenia vplyvov na obyvateľstvo vyplýva, že najvýhodnejšia je kombinácia základného červeného variantu a variantov s obchvatmi dotknutých sídiel v úseku Svinnej variant Z2, v úseku Bánoviec n/Bebravou varianty Z3 a Z4, v úseku Hradišťa variant M 2.

Vplyv na horninové prostredie
Vplyv na horninové prostredie je popísaný len v intenciách vykonaného orientačného inžiniersko-geologického prieskumu, pretože v predmetnom území nebol dosiaľ vykonaný dostatočne podrobný inžiniersko-geologický prieskum. Z hľadiska horninového zloženia sú všetky varianty technicky realizovateľné, čiže ani u jedného variantu horninové zloženie nezapríčiňuje nerealizovateľnosť daného variantu. Modrý variant M2 prechádza cez výhradné ložisko s určeným dobývacím priestorom Hradište.

Vplyv na povrchové a podzemné vody
Počas výstavby sú najviac ohrozené povrchové vody vzhľadom na otvorenosť vodných tokov vo vzťahu k ohrozeniu vôd, a to predovšetkým pri terénnych prácach, kde hrozí znečistenie nerozpustnými látkami zo splachov s následnou kolmatáciou tokov, ohrozenie kvality látkami škodiacimi vodám pri úpravách vodných tokov, pri výstavbe mostných objektov a pod., kontaktom stavebných a dopravných mechanizmov s vodou v toku. Počet mostných objektov na tejto stavbe je pomerne veľký a s ich realizáciou súvisia aj úpravy toku. V etape prevádzky sa, vzhľadom na navrhovanú cestnú kanalizáciu a následné primerané čistenie zachytených vôd z povrchu vozovky pred ich vyústením do recipientov, neočakávajú negatívne vplyvy. Predpokladom zamedzenia nepriaznivých vplyvov najmä pri vodných tokoch s malými prietokmi je vyústenie do vodnatejších tokov, kde dochádza k dostatočnému riedeniu. Vzhľadom na výskyt vodných zdrojov pitnej vody a minerálnych vôd v blízkosti trasy nie je možné používať pri zimnej údržbe chemický posyp, čím sa zamedzí zvýšenej koncentrácii nepolárnych extrahovateľných látok.

Vplyvy na režim podzemných vôd sa predpokladajú pri väčších zárezoch – variant Č pri Trenčianskej Turnej (11 m), variant Z1 pri Trenčianskom Jastrabí (17 m), variant M2 pri Hradišti – 10 m.
Zariadenia staveniska a stavebné dvory zriadené pri každom väčšom mostnom objekte musia byť vybavené tak, aby za predišlo ohrozeniu vôd – nepriepustný podklad, ochranný záchytný rigol okolo areálu zariadenia, havarijná nádrž s veľkosťou na zachytenie celého objemu splachu z povrchu areálu zariadenia staveniska, skladovanie nebezpečných látok mimo dosahu vodných zdrojov a povrchových tokov, sociálne zariadenia s vhodnou likvidáciou splaškov, atď.
Ovplyvnenie *zdrojov pitnej vody* pre hromadné zásobovanie obyvateľstva:
červený variant:
- vodný zdroj Veľké Bierovce - trasa prechádza pásmom hygienickej ochrany (PHO) II. stupňa nad vodným zdrojom, vzhľadom na to, že kolektorom podzemných vôd sú fluviálne náplavy Váhu s vysokou priepustnosťou a slabou krycou schopnosťou povrchových vrstiev je vodný zdroj veľmi zraniteľný,
- vodný zdroj Červený hostinec – trasa prechádza po hranici PHO II. stupňa vo vzťahu k smeru prúdenia vody bez možnosti vplyvu na vodný zdroj,
- vodný zdroj Hradište – trasa prechádza cez PHO II. stupňa s možnosťou ovplyvnenia kvality vody vodného zdroja.

modrý variant M2 - vodný zdroj Hradište
- trasa prechádza cez PHO II. stupňa s možnosťou ovplyvnenia kvality vody vodného zdroja. Z tohoto hľadiska sú obidva varianty rovnocenné.

Vplyvy na minerálne vody:
červený variant
- trasa prechádza v súbehu s ochranným pásmom II. stupňa prírodných zdrojov minerálnych vôd Mníchova Lehota oddelená železničnou traťou – ovplyvnenie prakticky vylúčené
- trasa prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných zdrojov stolových minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach. V km 26,220 sa dotýka ochranného pásma I. stupňa, ale odklonom trasy na Červený hostinec sa vyhlo kolízii s pásma ochrany I. stupňa tohto zdroja

zelený variant Z1
- trasa prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných zdrojov stolových minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach.

Vzhľadom na spôsob tvorby minerálnych vôd a hĺbku ich obehu je možnosť ovplyvnenia ich režimu veľmi obmedzená, a to nielen počas prevádzky ale aj počas výstavby.
zelený variant Z5
- trasa prechádza v blízkosti ochranného pásma využívaného geotermálneho vrtu BnB-1 v Bánovciach nad Bebravou, s ochranným pásmom určeným v okruhu 10 m od zdroja. Vzhľadom na charakter tvorby termálnych vôd a spôsob ich zachytenia je možnosť ovplyvnenia kvality vôd v tomto zdroji minimálna, je však potrebné dodržať vzdialenosť zaručujúcu bezpečnosť vrtu a súvisiacich zariadení. Riziko predstavuje kolízia vozidla pri havárii s možnosťou priameho poškodenia zariadenia.

Vplyv na pôdu
Okrem trvalého záberu pôd, ktorá je v jednotlivých variantoch rôzna, je najväčším vplyvom možnosť vzniku veternej a vodnej erózie počas výstavby a možnosť kontaminácie pôdy počas prevádzky vymývaním emisií, prenosom a kumuláciou v pôde, prípadne prenosom znečisťujúcich látok pri havárii vozidiel. Deštrukcia humusového horizontu, zhutnenie a iné vplyvy počas výstavby je potrebné eliminovať dôslednou rekultiváciou dočasne zabratých pôd. Z tohto hľadiska sú varianty porovnateľné.
Vplyvy na biotu
Trasa žiadneho z posudzovaných variantov neprechádza cez územie podliehajúce osobitnému režimu územnej ochrany alebo vyššiemu stupňu ochrany podľa zákona č.543/2002 Z. z. Červený variant sa dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Mitická slatina bez predpokladu nepriaznivého ovplyvnenia, zelený variant Z1 sa dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Svinica bez významnejšieho priameho vplyvu okrem hlukovej záťaže,

trasa variantov Č7 a M2 sa pri Hradišti dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Nitrica bez priameho významného vplyvu na toto chránené územie.
Do kolízie s prírodnou pamiatkou Nitrica sa dostáva preložka cesty II/579 navrhovaná v súvislosti s budovaním rýchlostnej cesty R2, ktorá toto chránené územie pretína s predpokladom významného vplyvu – likvidáciou časti brehových porastov a negatívnymi vplyvmi hlukovej záťaže a imisií počas výstavby.
Najvýznamnejším priamym zásahom do bioty je likvidácia tých biotopov, ktoré sa nachádzajú priamo v trase rýchlostnej komunikácie. Tento vplyv je nevratný a môže znamenať celkovú likvidáciu hlavne maloplošných biotopov (napr. mokraďných) alebo sa môže dotknúť časti biotopov (plošne rozsiahlejšie alebo líniové typy biotopov) a v tomto prípade povedie k ich fragmentácii.
Nepriame vplyvy - pri stavebných prácach vzniknú odkryté plochy, na ktorých sa pri dlhšom odkrytí začnú uplatňovať synantropné a nepôvodné, cudzokrajné druhy rastlín. Vytvoria sa nové typy biotopov v krajine, ktoré môžu prechodne využívať migrujúce druhy.
Za významné (a veľmi významné) biotopy sa v záujmovom území považujú lesné komplexy, brehové porasty a sprievodná vegetácia vodných tokov, poloprírodné lúky a pasienky, močiare a z antropogénnych biotopov hlavne vodné plochy s otvorenou vodnou hladinou. Jedným z najvážnejších vplyvov na tieto biotopy je priamy zásah do ich častí, čím dôjde k ich fragmentácii alebo v prípade maloplošných biotopov i celkovej likvidácii biotopu, čo v konečnom dôsledku môže viesť k zníženiu diverzity krajiny záujmového územia.
Pri stavebných prácach, presunoch techniky a materiálov môže dôjsť aj k mechanickému poškodeniu biotopov, resp. ich jednotlivých zložiek. Keďže v tomto prípade charakter biotopu zostáva zachovaný, je možná regenerácia poškodených častí.
Z hľadiska vplyvu na biotu najmenší zásah predstavuje červený variant, pretože vedie antropogénne zmeneným územím.

Vplyvy na krajinu

Krajina záujmového územia stavby je v značnom stupni antropogenizovaná – od urbanizovaného územia po intenzívne využívanú poľnohospodársku krajinu. Najväčšími antropogénnymi zásahmi do krajiny sú povrchové lomy. Výrazné sú líniové stresové faktory – dopravné stavby – cestné komunikácie a železničné trate. Najvýznamnejšími prvkami krajinnej štruktúry sú povrchové vody, vodné plochy a mokrade, významným krajinným prvkom, ale v menšom zastúpení sú lesy a dreviny rastúce mimo lesa.
Najmenšími vplyvmi na krajinu sa preto bude prejavovať červený variant vedený v trase súčasnej cesty I/50. Ostatné varianty obchvatov sídiel sú vedené prevažne poľnohospodárskou krajinou, čím dochádza k drobeniu celistvých veľkoplošných lánov. Okrem toho prevažne rovinatý terén nekladie vysoké nároky na začlenenie technického diela do krajiny, ktoré je možné zvládnuť navrhovanými opatreniami vegetačných úprav, parametrami a architektonickým stvárnením úpravy mostných objektov, využitím prírodných materiálov pri konštrukcii oporných a zárubných múrov.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Navrhované riešenie z hľadiska predpokladaných vplyvoch na kultúrno-historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská či kultúrne hodnoty nehmotnej povahy je vo všetkých variantoch rovnocenné, pričom sa neočakávajú žiadne negatívne vplyvy. Z hľadiska štruktúry dotknutých sídiel sa červený variant javí ako významná bariéra rozdeľujúca sídlo, preto vhodnejšie sú navrhované obchvaty sídiel. Z hľadiska využitia územia sa vo vzťahu k výrobným odvetviam predpokladajú prevažne pozitívne vplyvy, keď zlepšením prístupnosti územia, vyšším komfortom dopravy sa vytvoria podmienky pre aktivizáciu hospodárskej činnosti a väčšej ekonomickej sily dotknutých sídiel. Nepriaznivé vplyvy sa budú prejavovať v etape výstavby obmedzením výroby, zmenšením obhospodarovaného územia, počas prevádzky kontamináciou poľnohospodárskej a lesnej pôdy v bezprostrednej blízkosti komunikácie.

Zásah do technickej infraštruktúry

Zásah do technickej infraštruktúry predstavujú vynútené preložky alebo opatrenia na ochranu inžinierskych sietí v bodoch križovania s navrhovanou komunikáciou. Z tohoto hľadiska najviac zásahov predstavuje realizácia červeného variantu v prieťahu sídlami, kde sú inžinierske siete najhustejšie.

V. Závery

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jeho pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povaha a rozsah navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanoviská orgánov a organizácii dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti **„Cesta R2 križovatka D1-Hradište "** za dodržania podmienok uvedených v časti V/3 tohto záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na základe dostupných informácií o jednotlivých posudzovaných variantoch a z toho vyplývajúcich predpokladaných environmentálnych vplyvoch na životné prostredie sa pre realizáciu odporúča kombinácia nasledujúcich variantov:

- v úseku od diaľnice D1 po Mníchovu Lehotu (začiatok úseku) bude trasa červeného variantu modifikovaná podľa výsledku dopravno-technickej štúdie pre širšiu oblasť Trenčína s cieľom optimalizácie riešenia trasy R2 vo vzťahu k cestnej sieti;
- v úseku od Mníchovej Lehoty po Svinnú **červený variant Č2** riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50 **;**
- v úseku Svinnej **variant zelený Z2**, alternatívne modrý (podľa rozhodnutia obce);
- v úseku od Svinnej po Bánovce nad Bebravou **červený variant Č4** riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50;
- v úseku Bánoviec nad Bebravou **zelené varianty Z3 a Z4** (južný obchvat Biskupíc);
- v úseku od Bánoviec nad Bebravou po Hradište variant **červený Č 6** riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50;
- v úseku Hradišťa variant **modrý M 2.**

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Pre ďalšie etapy prípravy a realizácie rýchlostnej cesty R2 v úseku križovatka D1 – Hradište sa odporúčajú tieto podmienky:

1. Vybraný variant vedenia rýchlostnej cesty R2 zosúladiť s platnou územno-plánovacou dokumentáciou dotknutých sídiel a v ďalšom územno-plánovacom procese rozvoja územia rešpektovať ochranné pásmo rýchlostnej cesty a nenavrhovať do jej blízkosti aktivity vyžadujúce ochranu pred hlukom.
2. Pred vypracovaním dokumentácie pre územné rozhodnutie vykonať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické vedenie trasy za účelom technického doriešenia a upresnenia technických a prevádzkových parametrov rýchlostnej cesty.
3. Pred začatím stavebných prác podrobne zdokumentovať súčasný stav všetkých objektov nachádzajúcich sa v blízkosti stavby.
4. V ďalších krokoch projektovej prípravy stavby, podľa § 18 ods.2 zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov prerokovať s dotknutým orgánom Obvodným banským úradom v Prievidzi kolíziu navrhovanej stavby s chráneným ložiskovým územím a dobývacím priestorom Hradište.

5. V rámci prípravy stavby vypracovať projekt zatriedenia odpadov vznikajúcich počas výstavby a počas prevádzky a spôsob nakladania s odpadmi a ich likvidácie, vypracovať program odpadového hospodárstva.
6. Zneškodňovanie nebezpečných odpadov riešiť zmluvne s organizáciou príslušnou na túto činnosť.
7. Prehodnotiť spôsob čistenia odpadových vôd z cestnej kanalizácie tak, aby boli zachytávané nerozpustné látky i ropné látky súčasne.
8. Zabezpečiť vypúšťanie vôd do recipientov s dostatočným prietokom, aby nedochádzalo k zmene chemických vlastnosti povrchových vôd.
9. Z hľadiska kvality vôd dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do podzemných vôd.
10. Osobitnú pozornosť venovať počas výstavby podmienkam na zabezpečenie ochrany povrchových a podzemných vôd.
11. Červená alternatíva Č2 – Trenčianske Jastrabie prechádza okrajom ochranného pásma vodného zdroja Červený hostinec v Trenčianskych Míticiach. V tomto úseku je potrebné navrhnúť opatrenia, ktoré zabránia kontaminácii vodných zdrojov.
12. V mestskej časti Biskupice je v tesnej blízkosti plánovaného obchvatu (Z3,4) sútok 3 vodných tokov, v ktorom boli v poslednom období realizované protipovodňové stavebné práce, preto je potrebné posunúť trasu ďalej od tejto mestskej časti.
13. Počas výstavby i po jej ukončení dbať na priechodnosť dotknutých potokov a rieky, aby zásahom do ich tokov nedošlo a ani v budúcnosti nedochádzalo k ich vybreženiu.
14. Hľadať nové riešenie polohy preložky cesty II/579 tak, aby nedochádzalo k stretu záujmov ochrany prírody a navrhovanou činnosťou pri prechode chráneným územím – prírodnou pamiatkou Nitrica.
15. V Horných Ozorovciach riešiť posun trasy ďalej od obydlí o cca 150 m a vybudovanie protihlukovej steny.
16. Realizovať mostný objekt v staničení 17,80 (járok), aby bola zabezpečená obslužnosť územia za cestou.
17. Realizovať protihlukovú clonu v časti sídla v obci Trenčianska Turná, ktoré nie je chránené zemným valom vrátane území vyčlenených na výstavbu IBV.
18. Vybudovať protihlukovú stenu od km 16,8 po 17,3 po pravej strane cesty.
19. riešiť prístup občanov do poľnohospodárskeho podniku Agrokombinát a.s. Veľké Bierovce a do priemyselnej časti na opačnej strane cesty R2, ktorá je na to určená v ÚPN obce.
20. Zabezpečiť prístup občanov na poľnohospodársku pôdu – lokalita za Milkom sprievodnou komunikáciou.
21. Zabezpečiť prepojenie miestnej časti Dráhy v obci Mníchova Lehota v km 22,5 s obcou nadjazdom alebo podjazdom.
22. V km 22,5 v obci Mníchova Lehota zabezpečiť zjazd a výjazd z cesty R2 na navrhovanú súbežnú komunikáciu, pritom sa odporúča využiť prirodzené jestvujúce premostenie vodného toku.
23. Na elimináciu vplyvov na genofond a biodiverzitu z oboch strán cesty vybudovať oplotenie (najmä v úsekoch motel Delta – H. Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k.ú. Hradište), ďalej vybudovať koridory v násypových rovinách pod úrovňou vozovky tak, aby oplotenie navádzalo zver k prechodu cez migračné koridory do podúrovňových prechodov pre zver cca vo vzdialenostiach 2-3 km (úseku motel Delta – Horné Ozorovce v počet 2 ks, v úseku Bánovce nad Bebravou – Brezolupy 1 ks a v úseku Jerichov (čerpacia stanica PHM) – križovatka do Látkoviec 1 ks).
24. V prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality určené príslušným orgánom štátnej ochrany prírody a krajiny.

25. V mieste kríženia variantov s terestrickým biokoridorom a biocentrami vybudovať zábrany proti kolízii s migrujúcimi živočíchmi a umožniť tak ich voľný prechod, ktorý bude zohľadňovať etológiu daných druhov. Vybudovať oplotenie (v úsekoch motel Delta – H. Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k. ú. Hradište), ktoré bude brániť vstupu voľne žijúcej zveri na vozovku a ktoré ju bude navádzať do podúrovňových prechodov pre zver.
26. Pred výstavbou odstrániť iba tie dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
27. Stromy, ktoré budú ponechané v blízkosti staveniska, chrániť pred mechanickým poškodením koreňového systému a kmeňa debnením. Maximálne chrániť aj ďalšie vzrastlé stromy (aj náletové) v priestore stavby po celej dĺžke trasy, lebo tieto budú tvoriť v počiatočných etapách začlenenia stavby do krajiny významnú krajinársku funkciu.
28. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu.
29. Pri križovaní starej skládky pri variante Z2 (2,1-2,17) venovať zvýšenú pozornosť aby nedošlo k jej; pri výmene podložia existuje možnosť narušenia pomerov uzatvorenej skládky.
30. Navrhnúť a realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a podložia.
31. V ďalšej projektovej príprave stavby zabezpečiť sprístupnenie územia, aby mohlo byť využívané bez obmedzení – poľné, lesné cesty a pod.
32. Dočasne zabranú pôdu – lesnú i poľnohospodársku je potrebné rekultivovať podľa odborne vypracovaných projektov spätnej rekultivácie pôdy podľa platnej legislatívy s odporúčajúcim posudkom odbornej organizácie na ochranu pôdneho fondu.
33. V ďalšej dokumentácii vyhodnotiť jednotlivé varianty na dosah záberu poľnohospodárskej pôdy podľa jednotlivých bonitných tried v katastrálnych územiach.
34. V ďalšej dokumentácii zabezpečiť umiestnenie stavebných dvorov mimo zastavané územie a mimo PHO na pôde s nízkou bonitou.
35. Oplotenie staveniska v zastavanom území realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako protihlukové steny.
36. Aktualizovať výpočet hlukovej záťaže, navrhnúť primerané opatrenia na elimináciu hluku v zastavanom území a prepočítať účinnosť navrhovaných opatrení.
37. Mechanizmy produkujúce nadmerný hluk (kompresory a pod.) v zastavanom území používať po dohode s miestnou samosprávou vo vymedzenom čase.
38. Technologické postupy spôsobujúce hluk vykonávať na centrálnom zariadení staveniska a na jednotlivé staveniská dodávať už pripravené polotovary.
39. Na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v určených dotknutých úsekoch.
40. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.
41. Na základe *Projektu organizácie výstavby* vypracovať a príslušným orgánom štátnej - správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie.
42. Vzhľadom na zvýšenú záťaž mestských a miestnych komunikácií, ktoré budú používané aj na stavebnú dopravu s čím vzrastá riziko nehôd, vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.
43. Spolupracovať s mestami a obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
44. Mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby.

45. Vypracovať imisnú štúdiu podľa platných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia vrátane zhodnotenia koncentrácií benzénu a jeho vplyv na zdravie človeka a životné prostredie.
46. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov pred ich vypustením do recipientov.
47. Podľa §41 ods. 3 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu žiada pred realizáciou trasy schválený variant predložiť správnemu orgánu z hľadiska pamiatkovej ochrany územia.
48. V prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Krajský pamiatkový úrad alebo Archeologický ústav SAV Nitra).

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov, posudku a ďalších doplňujúcich informácií. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od všetkých dotknutých subjektov, expertov a verejnosti. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované najmä na základe nasledujúcich podkladov:

1. Technická štúdia „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“:
2. Sprievodná správa a výkresová časť
3. Dopravno-inžiniersky prieskum
4. Inžiniersko-geologická štúdia
5. Hluková štúdia
6. Emisná štúdia
7. Technicko-ekonomické vyhodnotenie
8. Zámer „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“, II. úsek – križovatka s diaľnicou D 61 v km 12,860 – Hradište km 53,91, hodnotenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č.127/1994 Z. z.
9. Správa o hodnotení vplyvov stavby „Cesta R2 križovatka D1 - Hradište
10. Stanoviská k správe o hodnotení vplyvov
11. Zápisnice z verejného prerokovania
12. Odborný posudok k správe o hodnotení
13. Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona NR SR č.127/1994 Z. z. a vyhlášky MŽP SR č.52/1995.

Realizácia navrhovanej činnosti objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov na životné prostredie a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v posudzovanom úseku a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov stavby v posudzovanom území.

Výsledné varianty boli vybrané na základe výsledkov v správe o hodnotení, verejných prerokovaní, posudku a došlých stanovísk, z ktorých žiadne nebolo proti navrhovanej činnosti.

V rámci posudzovania boli identifikované všetky závažné vplyvy a navrhnuté účinné opatrenia.

Z posúdenia činnosti vyplýva, že dôvodom kladného záverečného stanoviska odporučeného variantu je akceptovateľný dopad činnosti na životné prostredie a možnosť vykompenzovania ujmy, ktorú výstavba a prevádzka cesty prinesie. Je však nevyhnutné, aby boli dodržané všetky podmienky pre realizáciu stavby uvedené v tomto stanovisku.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku cesty by mal byť spracovaný v samostatnom *projekte monitoringu* ako súčasť projektovej dokumentácie prípravy stavby a mal by byť zameraný najmä na:

1. monitorovanie hluku za účelom sledovania hlukových pomerov vo všetkých sídlach dotknutých vybraným variantom cesty počas výstavby a prevádzky komunikácie;
2. sledovanie vplyvov na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemných vôd pred začatím výstavby, počas stavebných prác realizácie stavby a počas prevádzky, s osobitným zameraním na dotknuté vodné zdroje a prírodné zdroje minerálnych vôd;
3. sledovanie kvality odpadových vôd
4. pred výstavbou komunikácie realizovať inventarizáciu skutkového stavu objektov v blízkosti staveniska.

Návrh projektu monitoringu je potrebné predložiť na schválenie príslušnému povoľujúcemu orgánu k termínu územného rozhodnutia.

Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu.

V prípade preukázania prekročenia prípustných limitov pre sledované zložky treba prijať potrebné technické a organizačné opatrenia k zníženiu negatívnych vplyvov. Vlastné monitorovanie je potrebné začať pred výstavbou v bodoch určených vo vypracovanom a schválenom projekte monitoringu.

Na základe operatívneho, ako i komplexného vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 36 ods. 3 zákona navrhovateľ povinný v prípade, ak zistí, že skutočné vplyvy činností posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, na čo odporúčame povoľujúcemu orgánu v rámci týchto podmienok navrhovateľa upozorniť.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

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

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

2. Potvrdenie správnosti údajov

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

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

25. 10. 2005

PRÍLOHA 2

PREHĽADNÁ SITUÁCIA (M 1:20 000)

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce – Pravotice

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy č.8a,
zákona č. 24/2006 Z.z., o posudzovaní vpyvov na ŽP

Legenda

Dopravné riešenie

- rýchlostná cesta R2 Ruskovce – Pravotice zmena január 2016
- mostné objekty

Dodatočné odvodnenie objektu 133-00

- zatrávnenie
- pás krovín
- návrh technických opatrení
- stromy
- katastrálna hranica územia

0 0,25 0,5 1 km

N

Detail (M 1:2 500)

VYPRACOVAL	DÁTUM	ÚČEL	MIERKA
Ing. Martin SMOLEK	NOVEMBER 2016	Oznámenie	1:20 000

NÁZOV VÝKRESU: **PREHĽADNÁ SITUÁCIA**

ČÍSLO VÝKRESU: **1**

HBH Projekt spol. s r.o.
organizačná zložka Slovensko
Partizánska cesta 97, 974 00 Banská Bystrica

PRÍLOHA 3

ZOZNAM PARCELNÝCH ČÍSEL

Príloha č.3

Rýchlostná cesta R2 Ruskovce - Pravotice

Parcely typu „KN - C“ na ktorých bude umiestnená predmetná stavba podľa katastrálnych území:

Dežerice	1977/2, 1977/3, 1977/4, 1977/5, 1977/6, 1977/7, 1977/8, 1977/9, 1986/10, 2007/33, 2007/34, 2007/35, 2007/36
Bánovce nad Bebravou – Horné Ozorovce	332/4, 333/4, 333/5, 333/8, 333/12, 336/4, 336/5, 336/6, 336/9, 337/6, 343/6, 343/7, 343/9, 343/10, 351/13, 351/14, 351/15, 351/16, 351/17, 351/18, 351/19, 351/20, 351/21, 351/22, 351/23, 351/24, 351/25, 351/26, 351/27, 351/28, 351/29, 351/30, 351/31, 351/32, 351/33, 351/34, 351/35, 351/36, 351/37, 351/38, 351/39, 351/40, 351/41, 351/42, 351/43, 351/44, 351/45, 351/46, 351/47, 351/48, 351/49, 351/50, 351/54, 351/55, 351/56, 351/76, 353/3, 360/7, 360/8, 360/9, 396/20, 396/21, 396/22, 397/6, 399/15, 399/16, 399/17, 399/18, 401/4, 410/16, 410/112, 410/113, 410/114, 410/115, 410/116, 410/117, 410/118, 410/119, 410/120, 410/121, 410/122, 410/123, 410/124, 410/125, 410/128, 412/5, 412/44, 412/45, 792/7
Bánovce nad Bebravou – Malé Chlievany	158/14, 158/15, 158/17, 158/18, 158/20, 158/21, 158/23, 158/24, 158/25, 158/26, 229/8, 229/14, 229/15, 229/16, 229/34, 229/35, 229/36, 229/37, 229/38, 229/39, 238/5, 255/3, 256/5, 257/12, 257/209, 257/210, 257/211, 257/213, 257/216, 263/4, 264/5, 264/6, 264/10, *264/26, 264/27, 264/28, 290/7, 263/8, 257/243, 257/244, 257/249, 257/245, 257/246, 260/11, 257/247, 257/251, 257/250, 257/252, 257/248
Bánovce nad Bebravou – Veľké Chlievany	501/2, 501/3, 507/5
Dvorec	532/2
Bánovce nad Bebravou – Biskupice	316/9, 316/10, 316/11, 316/12, 316/13, 316/14, 316/15, 316/16, 316/17, 316/18, 316/19, 316/20, 316/21, 316/22, 316/23, 316/24, 316/25, 316/26, 316/27, 316/28, 316/29, 316/30, 316/31, 316/32, 328/12, 328/13, 328/14, 328/15, 328/16, 328/17, 328/18, 328/19, 328/20, 328/21, 328/22, 328/23, 328/24, 328/25, 328/26, 328/27, 328/28, 328/29, 328/30, 329/23, 329/24, 329/25, 329/26, 329/27, 329/28, 329/32, 329/33, 329/34, 329/35, 329/36, 329/37, 329/38, 329/39, 329/40, 329/41, 329/42, 329/43, 329/44, 329/45, 329/46, 329/47, 329/48, 329/49, 329/50, 329/51, 329/52, 329/53, 329/54, 329/55, 329/56, 329/57, 329/58, 329/59, 329/60, 329/61, 329/62, 329/63, 329/64, 329/65, 329/66, 329/67, 329/68, 329/69, 329/70, 329/71, 329/72, 329/76, 329/82, 329/83, 332/17, 332/18, 332/19, 332/20, 332/21, 332/22, 332/26, 332/27, 332/28, 332/29, 347/4,

	347/8, 362/2, 362/3, 362/4, 362/5, 362/6
Dolné Naštice	222/32, 222/33, 222/34, 222/35, 222/36, 222/37, 222/38, 222/39, 222/40, 222/41, 222/42, 222/43, 222/44, 222/45, 222/46, 222/47, 222/48, 222/49, 222/50, 222/51, 222/52, 222/53, 222/54, 222/55, 222/56, 222/57, 222/58, 222/59, 222/60, 296/28, 296/29, 296/30, 296/31, 296/32, 296/33, 296/34, 296/35, 395/4, 395/7, 395/8, 474/15, 474/16, 474/20
Brezolupy	607/3, 607/4, 607/5, 607/6, 607/12, 607/13, 609/9, 609/10, 609/11, 609/12, 609/13, 609/20, 610/8

*parcely, ktoré pribudli Zmenou, resp. novým objektom 133-01

PRÍLOHA 4

DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia k zmene

Oproti predchádzajúcemu projekčnému stupňu DSP a stavebnému povoleniu pod. č. 08156/2016/C212-SCDPK/23045 zo dňa 11.4.2016 s nadobudnutím právoplatnosti dňa 20.5. došlo k nasledujúcim zmenám:

- Pridanie stavebného objektu „133-01 Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000 R2 stavby Rýchlostná cesty R2 Ruskovce – Pravotice. Stavebný objekt 133-01 umožní spomalenie odtoku, zachytávanie splavenín, ochranu existujúcej cestnej priekopy poľnej cesty 133-00, akumuláciu a retenciu zrážkovej vody.

Zmeny súvisiace s výstavbou objektu 133-01 budú mať vplyv na trvalý a dočasný záber predmetnej stavby a práce budú realizované mimo terajšie hranice stavby.

Objekt rieši odvodnenie objektu 133-00 vybudovaním dodatočného odvodnenia v podobe objektu 133-01 Dodatočné odvodnenie objektu 133-00 – zmiernenie negatívneho vplyvu extrémnych zrážok v km 4,000. Podstata zmeny spočíva vo vybudovaní ochrannej priekopy, ktorá bude opatrená priečnymi hrádzkami, za účelom spomalenia odtoku, zachytávania splavenín, ochrany existujúcej cestnej priekopy poľnej cesty 133-00, akumulácie a retencie zrážkovej vody. Návrh ozelenenia pozostáva z návrhu pásu krovín a kríkov, výsadby stromov a osiatia trávou. Objekt na utlmenie dynamickej sily vytekajúcej vody z priepustu pod mostným objektom 205-00 bude slúžiť predovšetkým na ochranu telesa rýchlostnej cesty a jeho bezprostredného okolia pred dynamickými účinkami vytekajúcej vody z priepustu a jej rovnomernejšieho vypúšťania a vsakovania do voľného terénu.

Detailnejšie vykreslenie predmetnej Zmeny, ktorá je predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy č.8a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení, sú rozkreslené v nasledujúcej grafickej časti prílohy.

SITUÁCIA M 1:500

DODATOČNÉ ODVODNENIE OBJEKTU 133-00 - ZMIERNENIE NEGATÍVNEHO VPLYVU EXTRÉMNYCH ZRÁŽOK V KM 4,000

LEGENDA:

- OCHRANNÝ ZELENÝ PÁS
- PÁS KROVÍN
- KAMENNÁ NAHÁDZKA
- OBETÓNOVANIE
- KAMENNÁ ROVNANINA
- OPEVNENIE KAMEŇ DO BETÓNU
- PRELOŽKA MELIORÁCIE, PVC FLEXI DREN. POTRUBIE
- GABIÓNOVÉ KOŠE
- TRVALÝ ZÁBER R2
- DOČASNÝ ZÁBER R2
- TRVALÝ ZÁBER 133-01
- DOČASNÝ ZÁBER 133-01

VTL 150 OCEĽ

OBJEKT NA TUMENIE VÝTOKU VODY Z PRIEPUSTU

OBETÓNOVANIA SVAHU PRIEKOPY

SO 220-00 PRIEKOPA V KM 0,000 - 0,044 m

PRIEKOPA V KM 0,000 - 0,000 SMEROM NA PRIEKOPU C.133-00

ZU PRIEKOPA V KM 0,000 - 0,000 km NAPOJENIE NA PRIEKOPU VĽAVO

133-00

PF1–0,210

PF2–0,050

PF3–0,070

PF4–0,090

PF5–0,110

PF6–0,130

PF7–0,150

PF8–0,170

PF9–0,190

PF10–0,210

PF11–0,230

PF12–0,230

PF13–0,250

PF14–0,270

PF15–0,290

PF16–0,310

PF17–0,330

PF18–0,350

RS vpravo km 3,775

RS vpravo km 3,875

RS vpravo km 4,075

RS vpravo km 4,149

SD 4

SH 4

poľná cesta

3.8

3.9

4.0

4.1

PRIEČNE PREHRÁDZKY KAMENNÁ ROVNANINA

POZDĺŽNA HRÁDZKA DL. 62,5 m KAMENNÁ ROVNANINA

A

B

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B.p.v.

VYPRACOVAL	DÁTUM	STUPEŇ PD	MIERKA
ING. JURAJ VAVRO	11/2016	DSP	1:500
NÁZOV VÝKRESU: SITUÁCIA		ČÍSLO VÝKRESU: 1	

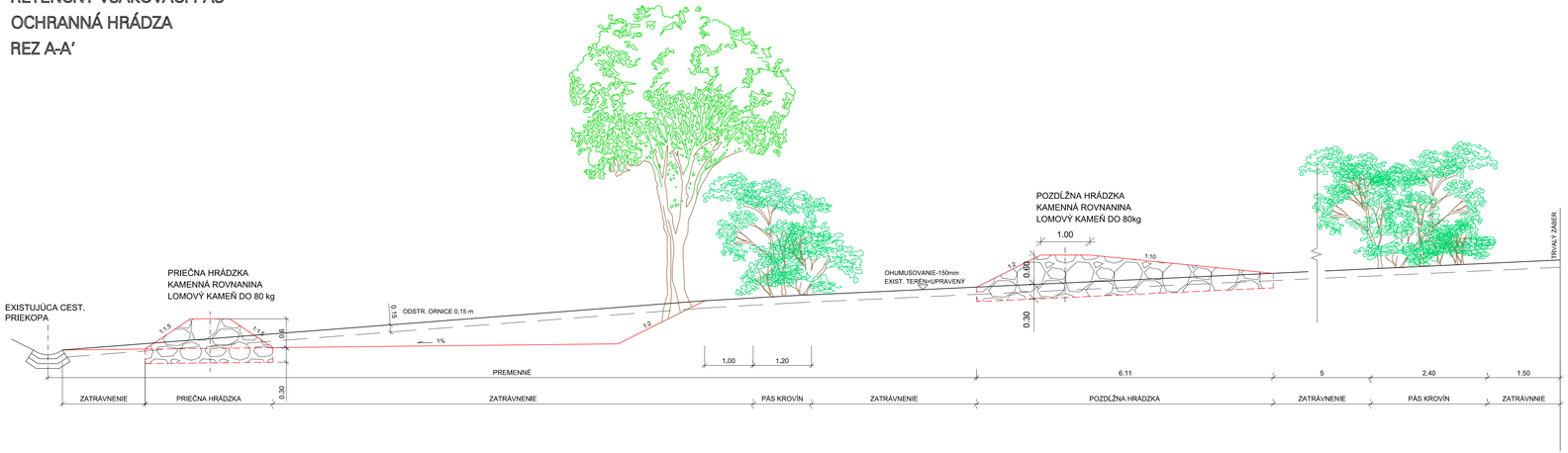
HBH projekt

Projektová kancelária pre dopravné a inžinierske stavby
Kaštieľnikova 5, 602 00 BRNO

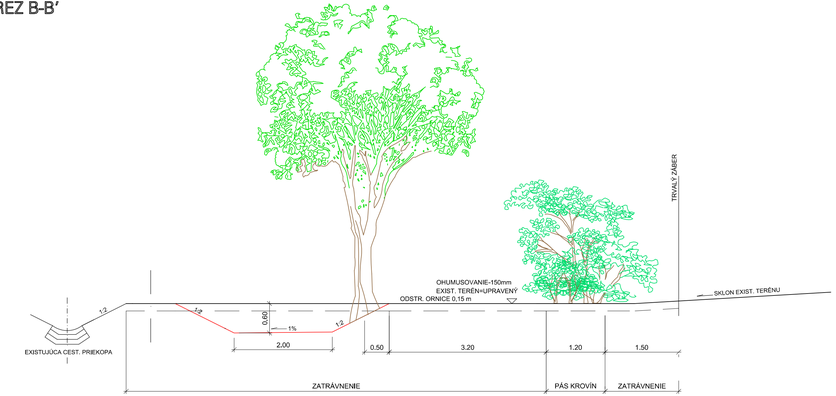
VZOROVÉ PRIEČNE REZY M 1: 50

DODATOČNÉ ODVODNENIE OBJEKTU 133-00 - ZMIERNENIE NEGATÍVNEHO VPLYVU EXTRÉMNYCH ZRÁŽOK V KM 4,000

VZOROVÝ PRIEČNY REZ OCHRANNOU PRIEKOPOU - RETENČNÝ VSAKOVACÍ PÁS - OCHRANNÁ HRÁDZA REZ A-A'



VZOROVÝ PRIEČNY REZ OCHRANNOU PRIEKOPOU - RETENČNÝ VSAKOVACÍ PÁS REZ B-B'



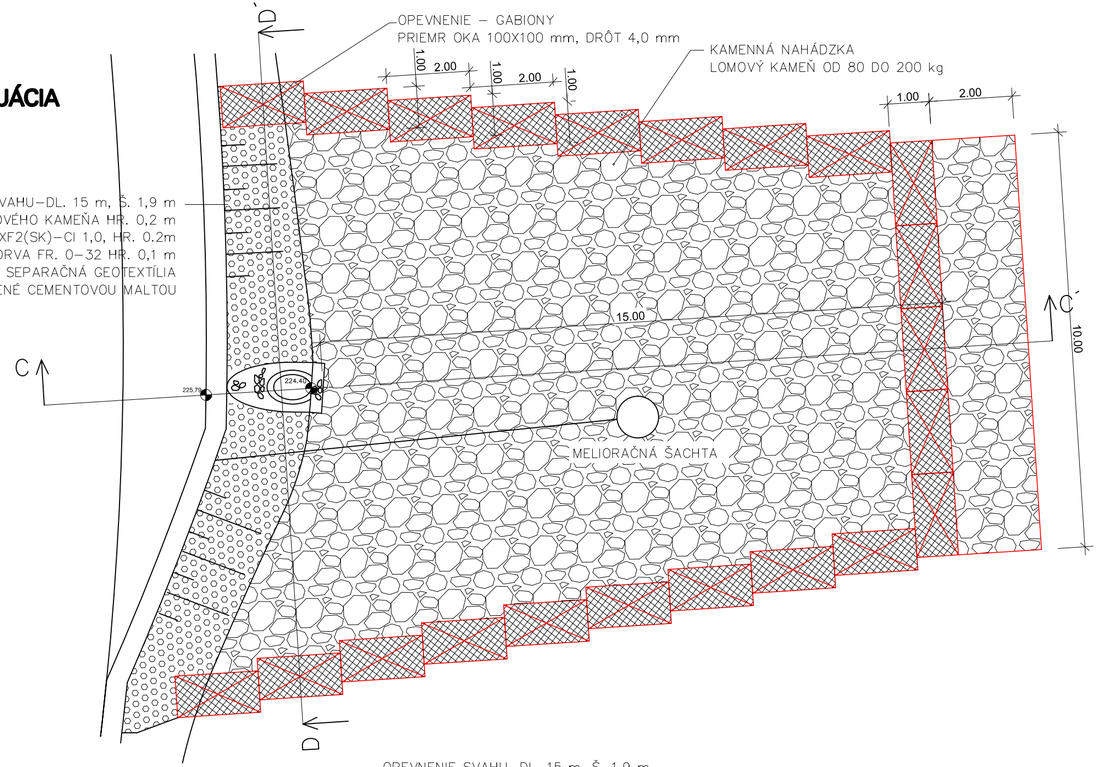
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B.p.v.

VYPRACOVAL: ING. JURAJ VAVRO	DÁTUM: 11/2016	STUPEŇ PD: DSP	MIERKA: 1:50	HBH projekt
NÁZOV VÝKRESU: VZOROVÝ PRIEČNY REZ OCHRANNOU PRIEKOPOU			ČÍSLO VÝKRESU: 2	Projektová kancelária pre ochranu a zlepšenie stavby Kalinkovo 5, 922 00 Bíňa

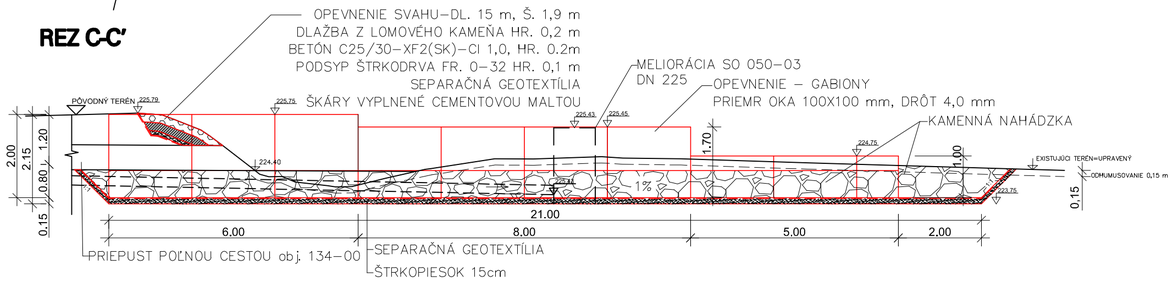
OBJEKT NA TLMENIE VODY VYTEKAJÚCEJ Z PRIEPUSTU M 1:100

DODATOČNÉ ODVODNENIE OBJEKTU 133-00 - ZMIERNENIE NEGATÍVNEHO VPLYVU EXTRÉMNYCH ZRÁŽOK V KM 4,000

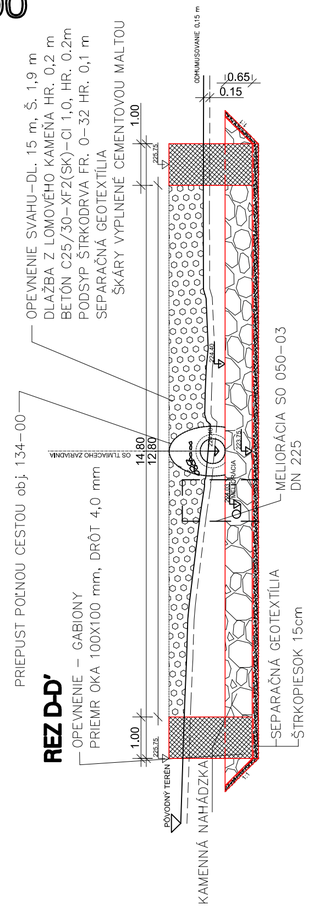
SITUÁCIA



REZ C-C'



REZ D-D'



LEGENDA:

- OPEVNENIE SVAHU
- ŠTRKOPIESOK
- KAMENNÁ NAHÁDZKA
- GABIÓNY

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B.p.v.

VYPRACOVAL	DÁTUM	STUPEŇ PD	MIERKA
ING. JURAJ VAVRO	11/2016	DSP	1:100

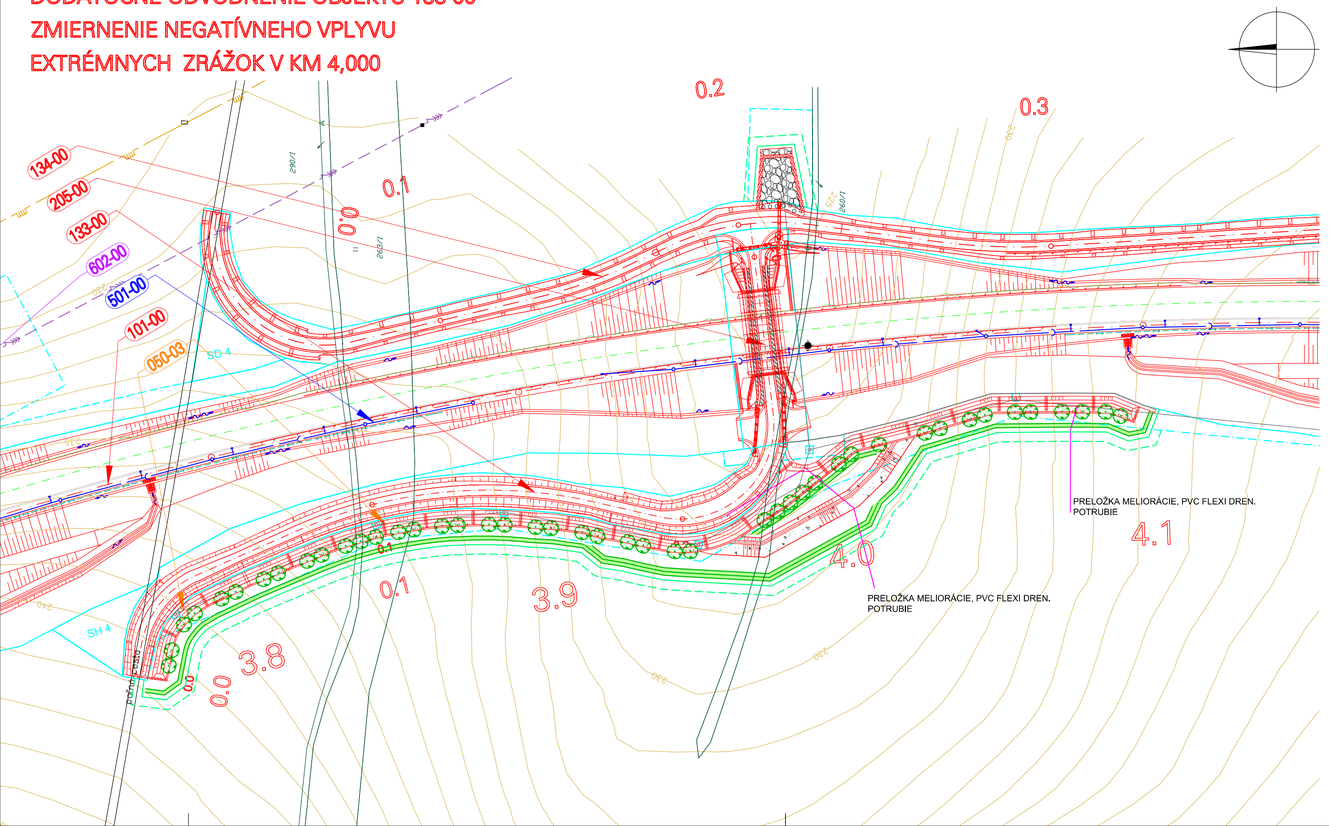
NÁZOV VÝKRESU: OBJEKT NA TLMENIE VODY Z PRIEPUSTU

ČÍSLO VÝKRESU: 3

HBH projekt
Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátníkova 5, 602 00 BRNO

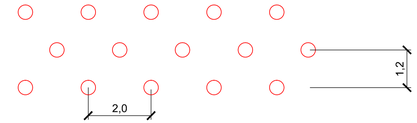
NÁVRH OZELENENIA M 1 : 1000

DODATOČNÉ ODVODNENIE OBJEKTU 133-00 - ZMIERNENIE NEGATÍVNEHO VPLYVU EXTRÉMNYCH ZRÁŽOK V KM 4,000

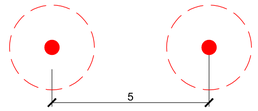


SCHEMA VÝSADBY DREVÍN MIERKA 1:100

KRÍKY V ROVINE – TROJSPON 1,2 X 2,0 M



RAD STROMOV



ZOZNAM NAVRHOVANÝCH DRUHOV DREVÍN

		rovina	svah
listnaté stromy			
1	*Acer platanoides* - javor mliečny	0	10
2	*Carpinus betulus* - hrab obyčajný	0	10
3	*Quercus robur* - dub letný	0	15
4	*Ulmus laevis* - brest väzový	0	10
		0	**45**
kry			
5	*Acer campestre* - javor poľný	65	0
6	*Corylus avellana* - lieska obyčajná	80	0
7	*Crataegus monogyna* - hloh jednosemenný	75	0
8	*Crataegus oxyacnatha* - hloh obyčajný	50	0
9	*Ligustrum vulgare* - zob vtáčí	90	0
10	*Prunus spinosa* - slivka trnková	100	0
		460	**0**

LEGENDA:

VEGETAČNÉ ÚPRAVY SO 133-01

- LISTNATÉ STROMY
- KRY V ROVINE

SIETE:

- INŽ. SIETE EXISTUJ.
- INŽ. SIETE NOVÉ

OSTATNÉ:

- OS OBJEKTU NAVRHOVANÝ STAV
- OCELOVÉ ZVODIDLO TRATIVOD
- TRVALÝ ZÁBER R2
- DOČASNÝ ZÁBER R2
- TRVALÝ ZÁBER 133-01
- DOČASNÝ ZÁBER 133-01

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B.p.v.

VYPRACOVALA: ING. M. RYBOVÁ	DÁTUM: 11/2016	STUPEŇ PD: DSP	MIERKA: 1:1000	HBH project
NÁZOV VÝKRESU: NÁVRH OZELENENIA			ČÍSLO VÝKRESU: 4	Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kaločínkova 5, 602 00 BRNO