

VYPRACOVAL RNDr. Dorota MARTINKOVÁ a kol.	ZODP.PROJEKTANT RNDr. Dorota MARTINKOVÁ	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Mikuláš JURKOVIČ	 DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 83203 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4	
KONTROLOVAL Ing. Ján LONGA	OKRES(OBVOD) STAVBY TREŇČÍN, BÄNOVCE NAD BEBRAVOU			
OBJEDNÄVATEĽ NÄRODNÄ DIAĽNIČNÄ SPOLOČNOSŤ, a.s. DUBRAVSKÄ CESTA 14, 841 04 BRATISLAVA				
RÝCHLOSTNÄ CESTA R2 MNÍCHOVA LEHOTA - RUSKOVCE			STUPEŇ 8a	FORMÄT -
			DÄTUM 05 2018	Č.ZÄK. 7771-00
			MIERKA -	Č.ARCH. 7771-00
			Č.VÝKRESU	Č.SÜPRAVY
OZNÄMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA PRÍLOHY 8a ZÄKONA Č. 24/2006 Z.z.				

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	3
I.1 Názov.....	3
I.2 Identifikačné číslo.....	3
I.3 Sídlo.....	3
I.4 Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	3
I.5 Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:	3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	4
III.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	4
III.2 Popis technického a technologického riešenia	4
III.2.1 Opis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.....	4
III.2.2 Popis technického riešenia v procese povinného hodnotenia úseku rýchlostnej cesty „Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište“.	5
III.2.3 Popis technického riešenia navrhovanej zmeny	8
III.2.4 Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia	13
III.2.5 Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti	27
III.2.6 Údaje o výstupoch zmeny navrhovanej činnosti	29
III.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.....	33
III.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	33
III.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.....	33
III.6 Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	34
III.6.1 Geomorfologické členenie.....	34
III.6.2 Inžinierskogeologická rajonizácia	34
III.6.3 Geologicko-tektonická stavba územia.....	35
III.6.4 Geodynamické procesy a javy	36
III.6.5 Hydrogeologické pomery.....	37
III.6.6 Povrchové vody	40
III.6.7 Klimatické pomery	40
III.6.8 Pôdy	41
III.6.9 Biota.....	43
III.6.10 Chránené územia a ochranné pásma.....	48
III.6.11 Územný systém ekologickej stability	50
III.6.12 Kultúrne pamiatky	51
III.6.13 Archeologické lokality.....	51
III.6.14 Obyvateľstvo	52
III.6.15 Stav územnoplánovacej dokumentácie.....	54
IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 57	
IV.1 Vplyvy na prírodné prostredie	57
IV.1.1 Vplyvy na horninové prostredie	57
IV.1.2 Vplyvy na ovzdušie	59
IV.1.3 Vplyvy na povrchové vody.....	60

IV.1.4	Vplyvy na podzemné vody	62
IV.1.5	Vplyvy na pôdy	63
IV.1.6	Vplyvy na biotu	64
IV.1.7	Vplyvy na chránené územia a územia Natura 2000	66
IV.1.8	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	67
IV.1.9	Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme.....	68
IV.2	Vplyvy na obyvateľstvo	74
IV.2.1	Vplyvy hluku z dopravy na obyvateľstvo.....	74
IV.2.2	Vplyvy emisií z dopravy na obyvateľstvo	77
IV.2.3	Vplyvy na pohodu a kvalitu života.....	79
IV.3	Kumulatívne a synergické vplyvy	80
IV.3.1	Kumulatívne vplyvy zmeny navrhovanej činnosti	80
IV.3.2	Kumulatívne vplyvy s inými zámermi	81
IV.4	Vplyvy objektov zmeny navrhovanej činnosti.....	85
IV.4.1	Zmeny kategórie rýchlostnej cesty R2	85
IV.4.2	Zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R2.....	85
IV.4.3	Zmeny v objektoch križovatiek.....	88
IV.4.4	Zmeny v objektoch preložiek ciest a rekonštrukcií ciest.....	88
IV.4.5	Zmeny v mostných objektoch a nové objekty (galéria, tunely).....	90
IV.4.6	Zmeny v preložkách inžinierskych sietí	93
IV.4.7	Zmeny v protihlukových opatreniach.....	93
V.	Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	97
V.1	Základné údaje o navrhovateľovi.....	97
V.2	Názov zmeny navrhovanej činnosti	97
V.3	Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti.....	97
V.4	Opis zmeny navrhovanej činnosti	97
VI.	Prílohy.....	99
VI.1	Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona	99
VI.2	Mapové prílohy (Príloha č.2).	99
VI.3	Výpis z katastra nehnuteľností.....	99
VI.4	Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	99
VII.	Dátum spracovania.....	100
VIII.	Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia	100
IX.	Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	100

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1 Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

I.2 Identifikačné číslo

35 919 001

I.3 Sídlo

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

I.4 Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Ján Ďurišin
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ,
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel.č.:02/583 111 11

Ing. Ladislav Dudáš, PhD.
Podpredseda predstavenstva
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel.č.:02/583 111 11

I.5 Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:

Ing. Jozef Vojtek
vedúci investičného odboru
Investičný odbor Žilina
e-mail jozef.vojtek@ndsas.sk
telefón +421 41 510 4012
mobil +421 903 284 686

Ing. Katarína Lišková
vedúca oddelenia prípravy investičného odboru
oddelenie investičnej prípravy IO ZA - odbor 30701
e-mail: katarina.liskova@ndsas.sk
telefón: +421 41 510 4056
mobil: +421 903 658 076

Ing. Jarmila Rondziková
špecialista investičnej prípravy
investičný odbor Žilina, oddelenie investičnej prípravy
e-mail jarmila.rondzikova@ndsas.sk
telefón +421 41 510 40 54
mobil +421 914 778 136

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj	:	Trenčiansky
Okres	:	Trenčín, Bánovce nad Bebravou
Katastrálne územie	:	Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice, Svinná, Horná, Dežerice - Vlčovo
Druh stavby	:	Novostavba
Kategória cesty	:	R 24,5/120

Stavebné objekty budú zrealizované na pozemkoch podľa geometrických plánov v katastrálnych územiach: Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice, Svinná, Horná, Vlčovo, Dežerice.

III.2 Popis technického a technologického riešenia

Na stavbu „Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište“ na základe Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (spracoval Enviconsult v 11/2003) bolo podľa zákona č. 127/1994 Z.z., vydané „Záverečné stanovisko“ Ministerstva životného prostredia (MŽP SR) č. 82/04-1.6 dňa 25.10.2005. Pre realizáciu bol odporučený:

- v úseku od Mníchovej Lehoty po Svinnú červený variant (Č2) riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50 (v súčasnosti cesty I/9),
- v úseku od Svinnej zelený variant Z2, alternatívne modrý (podľa rozhodnutia obce)

III.2.1 Opis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

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.

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest, predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení dňa 26.1.2004. MŽP SR po skontrolovaní náležitosti 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.

Zámer bol predložený v základnom variante - červenom (Č), ktorý predstavuje rekonštrukciu existujúcej cesty I/9 (bývalej cesty I/50) s preložkami v úsekoch nevyhovujúceho smerového a výškového vedenia, resp. v úsekoch s nepriaznivými vplyvmi na sídla. Variantné riešenie bolo 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

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.

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

III.2.2 Popis technického riešenia v procese povinného hodnotenia úseku rýchlostnej cesty „Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište“.

Smerové vedenie rýchlostnej cesty

Červený variant (Č2)

Od križovania s diaľnicou D1 je variant riešený ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia. Os novo navrhovanej komunikácie je situovaná na pravom okraji existujúcej cesty I/9 až po km 24,500 (Mníchova Lehota, miestna časť Jarky). V tomto úseku je existujúca komunikácia vybudovaná v parametroch kategórie C 11,5/100 (80). Pre definitívne riešenie sa táto komunikácia využije ako ľavá polovica budúcej štvorpruhovej komunikácie kategórie R 22,5/100 (80).

Pri motoreste „Radar“ je trasa vedená vľavo od jestvujúcej cesty. V ďalšom úseku rýchlostná cesta R2 mimoúrovňovo križuje trať ŽSR Trenčín - Chynorany, kde využíva jestvujúci mostný objekt na ceste I/9. Prírodnú pamiatku „Mitická slatina“ (prameň Červený hostinec) obchádza južne od terajšej cesty. Medzi Trenčianskym Jastrabím a Trenčianskymi Miticami, v dotyku so zastavaným územím, je trasa vedená v záreze, čo umožní riešiť mimoúrovňové križovanie cesty III/1862 a cesty I/9. V tomto úseku je potrebné preložiť železničnú trať v dĺžke 750m. V nasledujúcom úseku až po km 33,500 (po motoreste Delta) je trasa R2 situovaná vľavo od jestvujúcej cesty I/9, pričom čiastočne využíva jej 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 I/9; táto bude využitá ako ľavá polovica budúcej štvorpruhovej komunikácie.

V km 24,800 bolo navrhnuté na rýchlostnej ceste malé odpočívadlo vpravo, v km 33,700 veľké obojstranné odpočívadlo „Dežerice“, pri motoreste Delta.

Mimoúrovňové križovatky boli navrhnuté:

- v km 25,840 mimoúrovňová osmičkovitá križovatka s cestou III/1860 v miestnej časti Červený hostinec ,
- v km 36,250 mimoúrovňová deltovitá križovatka s cestou III/1861 pri obci Dežerice - Vlčkov

Od Trenčianskej Turnej je súbežná komunikácia vedená po ceste III/1885 cez Mníchovu Lehotu. Na konci Mníchovej Lehoty sa však stráca možnosť priameho napojenia na R2. Medzi obcou Mníchova Lehota a Trenčianske Jastrabie je v prípade R2 potrebné vybudovať medzi týmito obcami novú súbežnú 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 súbežná komunikácia po ceste III/1860, cez Trenčianske Jastrabie a Svinnú. Súbežná cesta III/1860 vedie ďalej po prekrižovaní R2 v Svinnej cez obec Hornáň, kde sa napája na cestu II/516. Touto vedie cez obec Dežerice, v smere na Bánovce nad Bebravou.

Smerové vedenie rýchlostnej cesty R2 je navrhnuté v polomeroch smerových oblúkov $R = 500$ až 1500 m, pre návrhovú rýchlosť 100 (80) km/hod.

Zelený variant (Z1)

Zelený variant Trenčianske Jastrabie (Z1) bol navrhnutý v súlade s vtedy platným územným plánom VÚC Trenčianskeho kraja. Začiatok úseku je stanovený v km 22,534 základného červeného variantu v obci Mníchova Lehota. 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/1860, ktorú pri vodnej nádrži Svinná križuje. Potom sa opäť dostáva do súbehu so železničnou traťou. Nasleduje ďalšie križovanie cesty III/1860, za ktorým sa dostáva do trasy variantu južného obchvatu Svinnej.

V km 18,900 bolo navrhnuté na rýchlostnej ceste malé odpočívadlo vpravo, v km 33,700 veľké obojstranné odpočívadlo „Dežerice“, pri motoreste Delta.

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

V zelenom variante Z1 vedie trasa súbežnej komunikácie od Mníchovej Lehoty až po Svinnú po existujúcej ceste I/9. Tým odpadá potreba budovania súbežnej komunikácie medzi Mníchovou Lehotou a Trenčianskym Jastrabím.

Smerové vedenie rýchlostnej cesty R2 je navrhnuté v polomeroch smerových oblúkov $R = 600$ až 1000 m, pre návrhovú rýchlosť 100 (80) km/hod.

Zelený variant Svinná juh (Z2)

Variant predstavuje južný obchvat Svinnej, ktorý vedie po poľnohospodárskych pozemkoch. Začína v km 29,351 červeného variantu, pred obcou Svinná, kde sa trasa odkláňa vpravo, križuje Sviniansky potok, mimoúrovňovo križuje trať ŽSR a cestu III/1860. V km 3,530 opäť mimoúrovňovo 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.

Smerové vedenie rýchlostnej cesty R2 je navrhnuté v polomeroch smerových oblúkoch $R = 500$ až 700 m, pre návrhovú rýchlosť 80 km/hod.

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 Cípec a cestu III/1863. 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.

Spôsob riešenia súbežnej dopravy vo variante Z2 a M1 sa oproti červenému variantu nemení.

Smerové vedenie rýchlostnej cesty R2 je navrhnuté v polomeroch smerových oblúkoch $R = 500$ až 1000 m, pre návrhovú rýchlosť 100 (80) km/hod.

Výškové vedenie rýchlostnej cesty

Červený variant (Č2)

Výškové vedenie je navrhnuté v rozmedzí od 0,5 % do 4,5 %. Lomy výškového vedenia sú zaoblené výškovými vypuklými oblúkmi o polomeroch $R = 6000 - 16\,000$ m a údolnicovými oblúkmi o polomeroch $R = 5000 - 16000$ m. Na základe posúdenia výkonnosti komunikácie je potrebné v úsekoch, kde poklesne rýchlosť návrhového vozidla pod 50 km/h budovať pruhy pre pomalé vozidlá.

Zelený variant Svinná juh (Z2)

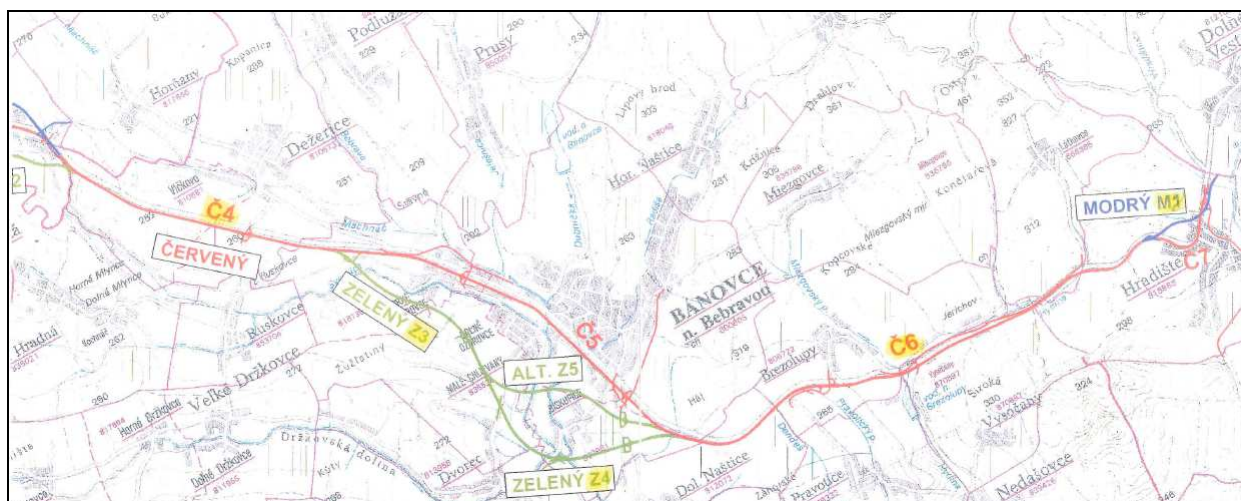
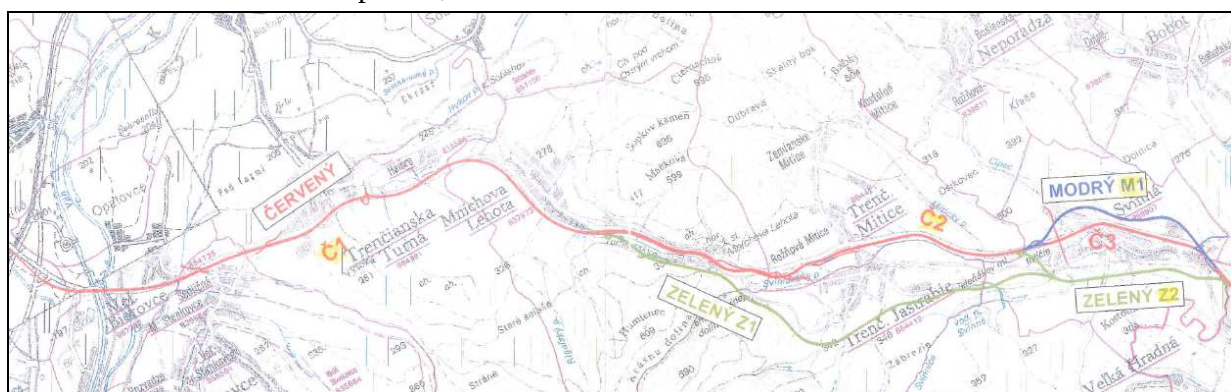
Výškové vedenie je navrhnuté v rozmedzí od 0,76 % do 4,4 %. Lomy výškového vedenia sú zaoblené výškovými vypuklými oblúkmi o polomeroch $R = 5000 - 6\,000$ m a údolnicovými oblúkmi o polomeroch $R = 2500 - 7000$ m. Na základe posúdenia výkonnosti komunikácie je potrebné v úsekoch, kde poklesne rýchlosť návrhového vozidla pod 50 km/h budovať pruhy pre pomalé vozidlá.

Modrý variant Svinná sever (M1)

Výškové vedenie je navrhnuté v rozmedzí od 0,5 % do 4,5 %. Lomy výškového vedenia sú zaoblené výškovými vypuklými oblúkmi o polomeroch $R = 6000$ m a údolnicovými oblúkmi o polomeroch $R = 4500 - 10000$ m.

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty

Posudzovaný úsek bol navrhovaný ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie R 22,5/100 (80) so šírkou jazdného pruhu 3,5, šírkou spevnenej krajnice 1,5 m a šírkou stredného deliaceho pásu 3,0 m.



Obr.1 Cesta R2, križovatka D1 – Hradište, Správa o hodnotení vplyvov (Enviconsult, Žilina, 2003), Prehľadná situácia variantov

Závěrečné stanovisko číslo: 82/04-1.6 vydané MŽP SR podľa zákona NRSR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov zo dňa 25.10.2005 odporúčalo realizáciu navrhovanej činnosti za dodržania podmienok určených záverečným stanoviskom s tým, že neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby. Na realizáciu bol v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce odporúčaný variant vyskladaný z posudzovaných úsekov:

- 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;

III.2.3 Popis technického riešenia navrhovanej zmeny

Prehľad východiskových podkladov:

- TŠ „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. v 12/1998),
- Zámer „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. v 12/1998),
- Správa o hodnotení vplyvov „Cesta R2 Križovatka D1 – Hradište“ (spracoval Enviconsult, 11/2003)
- TŠ „Rýchlostná cesta R2 hranica SR/ČR – Hámre (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. v 01/2006)
- Závěrečné stanovisko MŽP SR (číslo: 82/04-1.6), podľa zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište (25.10.2005),
- DÚR „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce“ (DOPRAVOPROJEKT, 02/2010)
- Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 15/2010 zo dňa 13.12.2010 na stavbu Rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce, rozhodnutia, posudky, vyjadrenia a stanoviská z prerokovania DÚR, vrátane vyjadrení správcov jednotlivých sietí,
- Rozhodnutie o umiestnení stavby Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce, č. KSÚ 2010-894/4207-8/Pa zo dňa 28.12. 2010 vydané KSÚ Trenčín
- Rozhodnutie o predĺžení platnosti územného rozhodnutia stavby Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce, č. OÚ-OVBP 2014-80/123-1/Pa zo dňa 25.2.2014 vydané OÚ Trenčín
- DÚR „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“ (ALFA 04, 02/2011)
- Rozhodnutie o umiestnení stavby Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota, č. OVB 2013-117/1421-1/Pa zo dňa 31.5.2013 vydané OBÚ Trenčín,
- DSP „Rýchlostná cesta R2 Ruskovce – Pravotice“ (VALBEK, 10/2011)

Začiatok rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce sa nachádza západne od obce Mníchova Lehota kde stavba nadväzuje na úsek „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“. V km 0,114 mostom križuje Rigeľský potok a poľnú cestu, pokračuje

súbežne vpravo od existujúcej cesty I/9. V úseku od km 0,550 – 0,625 je rýchlostná cesta R2 vedená v záreze pod preložkou c.I/9 v galérii (ľavý jazdný pás) a v úseku od km 0,625 – 0,806 v hlbenom tuneli „Mníchova Lehota“. Preložka c.I/9 (súbežná cesta) je v tomto úseku navrhnutá v kategórii C 9,5/60 v polohe nad galériou a tunelom.

Poľná cesta a príľahlé nehnuteľnosti nachádzajúce sa juhozápadne od R2 budú dopravne napojené na preložku c.I/9. Z juhu bude obec Mníchova Lehota dopravne napojená na preložku c.I/9 v úrovňovej stykovej križovatke s cestou III/1885.

Rýchlostná cesta R2 a preložka cesty I/9 v ďalšom úseku mostami križujú preložku Turnianskeho potoka a navrhovaný chodník pre peších a cyklistov medzi obcou Mníchova Lehota a neďalekým lesom miestnej časti Rázová.

V ďalšom úseku je trasa rýchlostnej cesty R2 vedená medzi súčasnou cestou I/9 a Turnianskym potokom, v km 1,630 mimoúrovňovo mostom križuje migračný ťah zveri (Rúbanice), v km 2,610 Turniansky potok a miestnu komunikáciu.

V úseku od km 3,060 – 3,390 je R2 vedená v hlbenom tuneli „Humienec“ popod žel. trať Chynorany – Trenčín. Obslužné dopravné zariadenie (motorest Radar), spolu s prístupovou cestou do lesa a k príľahlým nehnuteľnostiam budú dopravne napojené na preložku cesty I/9 v mieste ich existujúceho napojenia pri motoreste Radar, v km 3,083 R2. Ostatné dve existujúce dopravné napojenia prístupovej cesty do lesa a k príľahlým nehnuteľnostiam na ceste I/9 v km 2,906 R2 a v km 2,953 R2 budú zrušené.

Pred bývalým motorestom „Radar“ sa parkovisko upraví do nového stavu.

V km 3,938 R2 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka „Trenčianske Mitice“, ktorá je navrhnutá ako trúbkovitá, s jednou okružnou križovatkou na ceste I/9, do ktorej je napojená aj preložka c.III/1860. Záhradkárska osada Pod Šiancom bude dopravne napojená cez preložku poľnej cesty, ktorá je vedená mimoúrovňovo popod R2 s napojením na cestu I/9 v súčasnej polohe.

Na rýchlostnej ceste R2 v úseku od MÚK „Trenčianska Turná“ po MÚK „Trenčianske Mitice“ sa uvažuje s podchodnou výškou $h=4,80$ m (v trase sa nachádzajú dva tunely) s tým, že nadrozmerné prepravy s výškou $h=5,20$ m budú vedené po súbežnej ceste I/9 (v zmysle STN 737507, čl. 4.1.3.2.2).

Od MÚK „Trenčianske Mitice“ je v k.ú. Trenčianske Mitice rýchlostná cesta R2 vedená v polohe juhozápadne od existujúcej cesty I/9 a cesty III/1860. Trasa R2 mimoúrovňovo - mostnými objektmi križuje žel. trať Chynorany – Trenčín a cestu III/1860, pokračuje cez poľnohospodársky využívané územie, juhozápadne od žel. trate Chynorany – Trenčín, pričom mostným objektom križuje potok Kyslá voda. Križovanie s cestou III/1862 v obci Trenčianske Mitice a so žel. traťou Chynorany – Trenčín je navrhnuté mimoúrovňové - podcestím, kde preložka c.III/1862 i žel. trať sú vedené ponad R2, ktorá je vedená v záreze. Prepojenie obce Trenčianske Mitice s obcou Trenčianske Jastrabie v km 5,269 R2 bude zabezpečené cez upravenú cestu III/1862, dobudujú sa chodníky pre peších a priechody pre peších na c.III/1862. V úrovňovej stykovej križovatke cesty I/9 s c.III/1862 sa na ceste I/9 vybuduje úrovňový priechod pre peších a zastávkové niky pre autobusové linky. Existujúce úrovňové žel. priecestie na c.III/1862 ostane zachované.

V ďalšom úseku rýchlostná cesta R2 mimoúrovňovo – podcestím križuje preložku c.I/9, mostom križuje potok Pod dubmi, potok Zadná studňa a Mitický potok. V km 8,560 R2 mimoúrovňovo mostom križuje cestu III/1863 a potok Cipec, pokračuje severovýchodným obchvatom obce Svinná, v km mimoúrovňovo križuje cestu III/1860 (Svinná – Horňany). V blízkosti regulačnej stanice VTL plynu v k.ú. Horňany a Vlčkovu trasa R2 ďalej pokračuje smerom na Bánovce nad Bebravou, v súbehu s existujúcou poľnou cestou a od km 13,0 R2 v

súbehu s existujúcou cestou I/9 až po koniec úseku, kde sa napája na nadväzný úsek R2 Ruskovce – Pravotice.

Rýchlostná cesta R2 je navrhnutá v kategórii R 24,5/120 (štvorpruh) s celkovou dĺžkou 14,83858 km.

Súbežná cesta s rýchlostnou cestou R2 je navrhnutá v polohe existujúcej cesty I/9 a v polohe navrhovaných preložiek cesty I/9.

V zmysle Záverečného stanoviska MŽP SR (číslo: 82/04-1.6), podľa zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište (25.10.2005), stanoviska ŠOP SR zo dňa 25.6.2009, stanoviska Krajského lesného úradu v Trenčíne zo dňa 17.6.2009 a stanoviska Obvodného lesného úradu v Trenčíne zo dňa 6.7.2010 sú v predmetnej stavbe navrhnuté mostné objekty, ekodukt a priepusty, ktoré umožnia migráciu zveri a živočíchov mimoúrovňovo popod/ponad rýchlostnú cestu R2:

- Most na R2 v km 0,114 nad poľnou cestou a Rigeľským potokom (obj.201), so svetlou šírkou 68,0 m a s podchodnou výškou 10,00 m, ktorý bude slúžiť aj pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky,
- Most na R2 v km 0,911 nad Turnianskym potokom (obj. 202), so svetlou šírkou 11,0 m a s podchodnou výškou 2,91 m, ktorý bude slúžiť aj pre mimoúrovňový prechod peších a cyklistov,
- Most na ceste I/9 v km 0,901 R2 nad Turnianskym potokom (obj. 203), so svetlou šírkou 11,0 m a s podchodnou výškou 6,60 m, ktorý bude slúžiť aj pre mimoúrovňový prechod peších a cyklistov,
- Most na R2 v km 1,630 nad migračným ťahom zveri (obj. 204), so svetlou šírkou 258,0 m a s podchodnou výškou 5,00 m, ktorý umožní migráciu zveri a živočíchov medzi lesmi Považského Inovca a Strážovských vrchov,
- Most na R2 v km 2,610 nad potokom a miestnou komunikáciou (obj. 205), so svetlou šírkou 142,0 m a s podchodnou výškou 4,50 m, ktorý bude slúžiť aj pre mimoúrovňový prechod osobných vozidiel do chatovej oblasti,
- Most na R2 v km 3,760 nad poľnou cestou (obj. 206), so svetlou šírkou 12,0 m a s podchodnou výškou 5,25 m,
- Most na R2 v km 4,682 nad potokom Kyslá voda (obj. 214), so svetlou šírkou 5,0 m a s podchodnou výškou 1,85 m,
- Most na R2 v km 5,639 nad potokom Pod dubmi (obj. 219), so svetlou šírkou 5,4 m a s podchodnou výškou 1,20 m,
- Most na ceste I/9 v km 5,684 R2 nad potokom Pod dubmi (obj. 220), so svetlou šírkou 5,4 m a s podchodnou výškou 1,20 m,
- Most na R2 v km 6,129 nad potokom Zadná studňa (obj. 221), so svetlou šírkou 5,4 m a s podchodnou výškou 1,20 m,
- Most na R2 v km 7,127 nad Mitickým potokom a poľnou cestou (obj. 222), so svetlou šírkou 178,0 m a s podchodnou výškou 10,00 m,
- Most na R2 v km 8,598 nad cestou III/1863 a potokom Cípec (obj. 223), so svetlou šírkou 178,0 m a s podchodnou výškou 13,00 m,

- Most na R2 v km 9,313 nad poľnou cestou (obj.225), so svetlou šírkou 27,7 m a s podchodnou výškou 4,58 m,
- Most na R2 v km 10,559 nad Svitavským potokom a poľnou cestou (obj. 226), so svetlou šírkou 27,2 m a s podchodnou výškou 4,75 m,
- Most na R2 v km 11,572 nad cestou III/1860 (obj.227), so svetlou šírkou 37,6 m a s podchodnou výškou 5,41 m,
- Most na R2 v km 12,085 (obj. 228), so svetlou šírkou 8,6 m a s podchodnou výškou 3,60 m,
- Most nad R2 v km 12,437 na migračnom ťahu zveri (obj. 229), so šírkou migračnej cesty 34,95 m, ktorý umožní migráciu zveri a živočíchov mimoúrovňovo ponad rýchlostnú cestu R2. Súčasťou obj. 125 budú aj zelené navádzacie pásy z domácich nízkokmenných drevín a krov v časti cca 100 m na obe strany od vchodu do biokoridoru.

Na všetkých mostoch sú ich rozpätia polí, celkové dĺžky mosta a výšky mosta predbežné. Tieto hodnoty sa upresnia po domeraní terénu a všetkých inž. sietí v trase rýchlostnej cesty R2.

Ďalšie mimoúrovňové prechody pre malé, stredne veľké cicavce a obojživelníky cez rýchlostnú cestu R2 budú možné cez navrhované rámové priepusty:

- v km 2,100 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m)
- v km 7,750 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 41,10 m
- v km 9,175 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 53,76 m
- v km 10,150 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 38,65 m
- v km 11,000 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 40,84 m
- v km 13,055 R2 rámový priepust IZM 5/10 (2,7 m x 2,750 m), dĺžka 53,63 m

Odvodnenie rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce je navrhnuté vybudovaním kanalizačnej stokovej siete, ktorou budú odvádzané zrážkové vody z povrchového odtoku komunikácie. Vzhľadom ku hydrogeologickým pomerom územia a prirodzeným vodným tokom budú zrážkové vody z cestného telesa R2 odvádzané kanalizačným systémom v úseku km 0,000 – 11,565 R2. V úseku km 11,565 – 14,838579 (KÚ R2), v ktorom sa nenachádza ochranné pásmo podzemných vôd, budú zrážkové vody z R2 odvádzané do zatravnenej plochy svahov cestného telesa (zatravněný porast slúži ako filtračná zložka), do retenčno-odparovacích nádrží a do miestnych potokov.

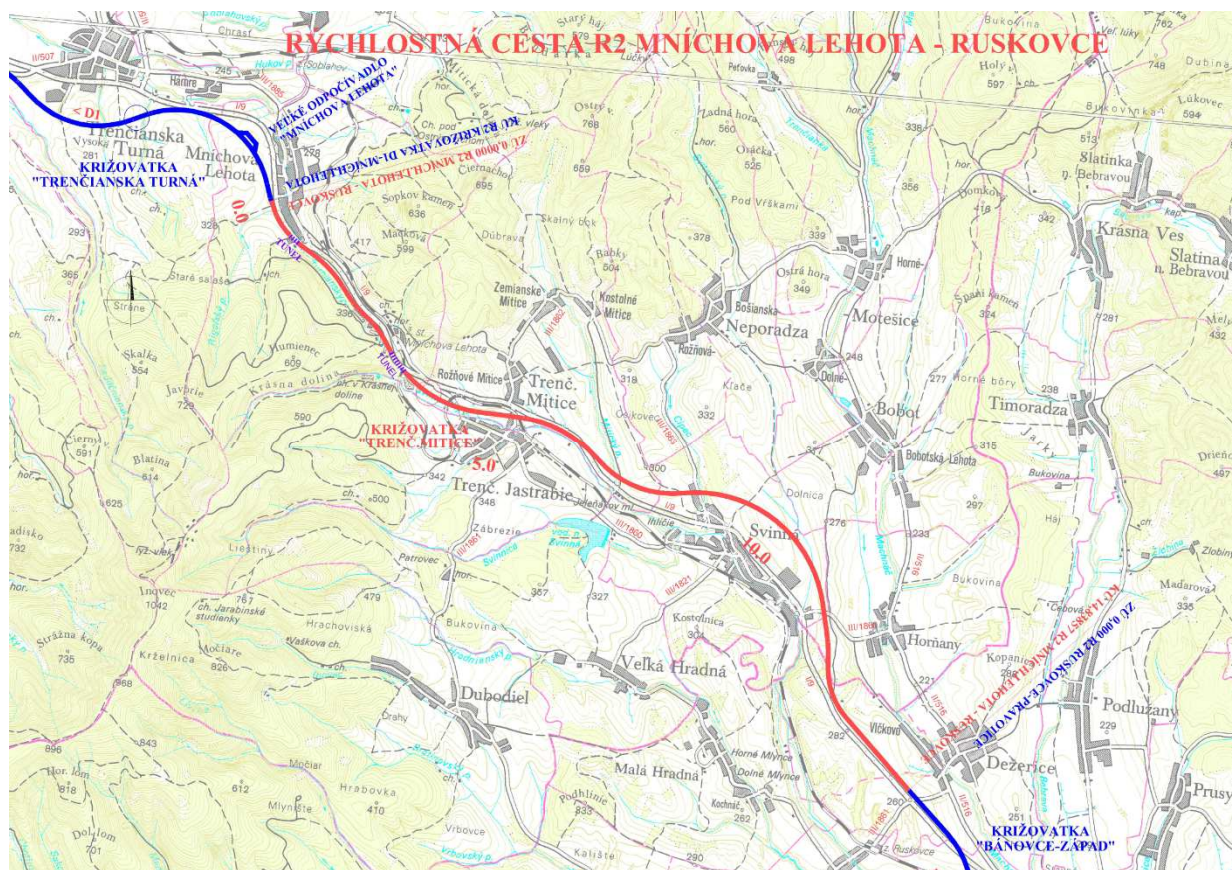
V prvom úseku rýchlostnej cesty km 0,000-7,000 R2 budú vody prečisťované v odlučovačoch ropných látok, čím sa zabráni znečisteniu povrchových a podzemných vôd. Po prečistení na požadovanú úroveň budú odpadové vody odvedené kanalizačným potrubím do príľahlých recipientov – Rigeľský a Turniansky potok, potok Kyslá voda, potok Pod dubmi, potok Zadná studňa a Sviniansky potok.

V druhom úseku rýchlostnej cesty km 7,000-11,565 R2 je odkanalizovanie komunikácie riešené piatimi stokovými systémami, z ktorých budú zrážkové vody po predčistení v ORL odvádzané do Mitického potoka, do potoka Cípec a Svitavského potoka.

Niektoré potoky si vyžadujú úpravu a kde množstvo vôd do nich vypúšťané je limitované na 50 l/s. Preto odvádzané zrážkové vody do recipientov budú zadržované v retenčných nádržiach (RN) umiestnených (v niektorých prípadoch) rovnako ako ORL v násypoch mimo cestného telesa. Vody z RN budú do recipientov vypúšťané cez regulačný ventil prietoku s množstvom určeným správcou toku.

V km 5,524 – 7,184 prechádza rýchlostná cesta R2 ochranným pásmom vodného zdroja Červený hostinec PHO II. stupňa a v úseku od km 3,163 – 7,570 ochranným pásmom prírodných minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach PHO II. stupňa. V týchto úsekoch musí byť dodržaná podmienka MZ SR odkanalizovania povrchu vozovky (vrátane mostných objektov) so zabezpečením kvality vypúšťaných vôd.

Navrhovanou kanalizáciou budú odvádzané zrážkové vody z povrchu rýchlostnej cesty R2, pri ktorej je predpokladaná možnosť znečistenia ropnými látkami. Riešený objekt kanalizácie rýchlostnej cesty R2 zabezpečí, aby vody z povrchového odtoku padnuté na spevnené plochy komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platnej legislatívy. V súlade s NV SR č. 269/2010 Zb.z. musí byť každý stokový systém v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústený do odlučovačov ropných látok, kde bude realizované čistenie vôd na výstupnú hodnotu NEL < 0,5 mg.l-1. Odlučovače RL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhlíkovodíkov. Tuhé nečistoty ťažšie ako voda sa usadzujú v kalovej nádrži predmetného zariadenia. Takto vyčistené vody budú zaústené do príľahlých potokov v súlade s vyjadrením SVP š.p..



Obr.2 Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce (Podklady pre 8a, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 12/2017), Prehľadná situácia

Pre potreby zhotoviteľa stavby budú k dispozícii prístupové cesty na stavenisko, obdobne ako to bolo v aj návrhu EIA (r.1998):

- cesta I/9,
- prístup stavenišťnej dopravy na stavenisko oboch navrhovaných tunelov bude z existujúcej cesty I/9 a cez trvalý záber stavby,
- cesta III/1860, cesta III/1862 v k.ú. Trenčianske Mitice,

- poľná cesta v km 7,235 R2,
- cesta III/1863 v k.ú. Svinná,
- cesta III/1860 medzi obcami Svinná a Hornanmi,

Pred zahájením a po ukončení stavby sa vykoná tvaromiestna obhliadka použitých trás za účelom zistenia miery stavu povrchu vozoviek aj za účasti vlastníka a správcu dotknutých ciest Trenčianskeho samosprávneho kraja a SSC.

III.2.4 Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia

a) Zmeny kategórie rýchlostnej cesty R2

Pôvodne navrhnutá kategória R 22,5/100(80) sa zmenila na kategóriu R 24,5/120 so šírkou spevnenej krajnice 2,50 m. Zmena šírkového usporiadania vyplynula z STN 73 6101/O1, zmena návrhovej rýchlosti z požiadaviek NDS, a.s..

b) Zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R2

Oproti riešeniu v správe o hodnotení nastali nasledovné zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R2:

1. Zmena výškového vedenia v úseku existujúcej obojstrannej zástavby obce Mníchova Lehota (km 0,500 – 1,000), vedenie R2 v tuneli s cieľom minimalizácie záberov a demolácií príľahlých nehnuteľností, eliminovanie negatívnych účinkov hluku z dopravy na príľahlú zástavbu a zároveň vytvorenie priestoru pre umiestnenie súbežnej cesty I/9, ktorá je vedená nad tunelom v súčasnom koridore a nie po ceste III/1885, ktorá nespĺňa požiadavky na súbežnú cestu a vedie cez intravilán obce ako to bolo navrhnuté v pôvodnom riešení,
2. Zmena umiestnenia R2 do polohy medzi súčasnou cestou I/9 a Turnianskym potokom a ponechanie súbežnej cesty I/9 v jej súčasnej polohe (km 1,000 – 3,000),
3. Zdvihnutie nivelety R2 v km 1,630 pre zabezpečenie mimoúrovňového križovania s migračným ťahom zveri (Rúbanice),
4. Zmena umiestnenia R2 v lokalite motorestu Radar (km 3,000 – 3,500) a spôsob križovania s traťou ŽSR Chynorany – Trenčín, tunelom „Humienec“ s cieľom zníženia max. pozdĺžneho sklonu na normové parametre bez nutnosti výnimiek z STN, bez potreby stúpacích pruhov pre pomalé vozidlá, napojenie územia vpravo od R2 nad tunelom na cestu I/9,
5. Zmena umiestnenia R2 v priestore MÚK „Trenčianske Mitice“ s výškovým vedením R2 mostom ponad trať ŽSR Chynorany – Trenčín (km 3,700 – 4,250) , ďalej od PHO I° a II° minerálneho prameňa Mitická, so zachovaním súbežnej c.I/9 v jej súčasnej polohe,
6. Zmena umiestnenia R2 v úseku od MÚK „Trenčianske Mitice“ po križovanie s potokom Pod dubmi, v polohe južne od trate ŽSR Chynorany – Trenčín (km 4,250 – 5,700), bez potreby preložky žel. trate a preložky cesty I/9, so zachovaním existujúceho dopravného napojenia obce Trenčianske Mitice a Trenčianske Jastrabie na cestu I/9. Výškové vedenie R2 v záreze a mimoúrovňové križovanie popod cestu III/1862 a pod žel. traťou,
7. Zmena umiestnenia R2 v úseku od križovania s potokom Pod dubmi po koniec riešeného úseku (km 5,700 – 14,838) severovýchodným obchvatom obce Svinná, mimo existujúcu cestu I/9, ďalej od intravilánu obce Svinná, so zachovaním súbežnej c.I/9 v jej súčasnej polohe,

8. Výškové vedenie R2 v km 12,437 v záreze s mostným objektom na migračnom ťahu zveri,
9. Vypustenie malého odpočívadla na R2 a presunutie veľkého odpočívadla do predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“, resp. úseku Trenčianska Turná – Mníchova Lehota.

c) Zmeny v objektoch križovatiek

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)	Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
	objekt		
MÚK „Trenčianske Jastrabie“ v tvare osmičkovitej križovatky so súbežnou preložkou c.III/1860 vedenou ponad R2	102	MÚK „Trenčianske Mitice“ v tvare trúbkovitej križovatky, s jednou okružnou križovatkou na súbežnej ceste I/9, do ktorej je napojená aj preložka c.III/1860	Zmena umiestnenia a tvaru križovatky vyplynula zo zmeny polohy R2 a potreby zachovania a napojenia súbežnej c.I/9 s R2
MÚK „Svinná – západ“ neúplná, variant M1	-	Vypúšťa sa	Z dôvodu nového vedenia R2 ďalej od obce Svinná
MÚK „Svinná – juh“ neúplná, variant M1 s preložkou c.III/05025 (dnes c.III/1860)	-	Vypúšťa sa	Z dôvodu nového vedenia R2 ďalej od obce Svinná
MÚK „Dežerice-Vlčkov“ v tvare deltovitej križovatky s c.III/1861 (dnes c.III/1861)	-	Križovatka sa presunula do MÚK „Bánovce-západ“ v rámci stavby R2 Ruskovce - Pravotice	Zmena umiestnenia a tvaru križovatky vyplynula z potreby zachovania a napojenia súbežnej c.I/9 s R2

d) Zmeny v objektoch preložiek ciest a rekonštrukcií ciest

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
C1	Prepojenie ciest III/ 050762 (dnes III/1885) a III/05025 (dnes c.III/1860) v kategórii C 7,5/60 o dĺžke 3750 m	103	Preložka cesty I/9 v km 0,326-1,367 R2, kat. C9,5/60, dĺžky 1039,54 m	Preložka v koridore existujúcej c.I/9, nový objekt z dôvodu zabezpečenia súbežnej cesty s R2 mimo intravilán obce Mníchova Lehota
		104-01	Preložka cesty I/9 v km 2,758-3,267 R2, kat. C9,5/60, dl. 514,25 m	Preložka v koridore existujúcej c.I/9, z dôvodu zabezpečenia súbežnej cesty s R2. Rozsah a umiestnenie vyplýva z navrhnutého riešenia R2 s tunelom „Humienec“
		104-02	Preložka cesty I/9 v km 3,783-4,130 R2, kat. C9,5/60, dl. vetvy „L“ 148,17 m; dl. vetvy „N“ 106,81 m; dl. vetvy „M“ 142,49 m	Úprava c.I/9 v súčasnej polohe a výstavba okružnej križovatky. Zmena vyplýva zo zmeny vedenia R2 a tvaru MÚK „Trenč. Mitice“ pri zachovaní súbežnej c.I/9 v súčasnom koridore.
		104-03	Preložka cesty I/9 v km 5,127-5,897 R2, kat. C9,5/60, dl.	Preložka v blízkosti existujúcej c.I/9. Zmena

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
			796,80 m	vyplýva zo zmeny vedenia R2 a mimoúrovňového križovania s R2 a zabezpečenia súbežnej c.I/9.
		105	Hospodárske zjazdy na ceste I/9 v km 0,450 až 0,750 R2	Zabezpečenie vstupov na príľahlé pozemky na ostatnú cestnú sieť
		106	Preložka cesty III/1885 v km 0,948 R2, kat. MOK 7,5/40, dĺ. 189,44 m	Preložka v blízkosti existujúcej c.III/1885 s napojením na preložku c.I/9 v Mníchovej Lehote. Zabezpečenie súbežnej cesty I/9 mimo intravilán obce Mníchova Lehota
		107	Prístupová komunikácia na parc. 1817 v km 0,788 R2 vpravo, kat. P4/30, dĺ. 30,00 m	Zabezpečenie vjazdu do príľahlej nehnuteľnosti po vybudovaní R2
		108	Preložka poľnej cesty v km 0,900 R2 vpravo, kat. P4/30, dĺ. 256,41 m	Preložka vedená pozdĺž R2 s napojením na cestu I/2 nad tunelom a úprava existujúcej cesty. Preložka je potrebná pre zabezpečenie prístupu z obce Mníchova Lehota do zalesneného územia nad obcou.
		109	Miestna komunikácia v km 3,000 R2 vpravo, kat. C9,5/50, dĺ. 340,12 m	Nová komunikácia pozdĺž R2 pre napojenie chatovej oblasti na cestu I/2 nad tunelom „Humienec“
		110	Chodníky pre peších a cyklistov v km 0,700 až 1,000 R2	Nové chodníky a vstupy na pozemky v Mníchovej Lehote
		111	Chodníky a rampy pre peších pri ceste I/9 v km 3,083 R2	Nové chodníky a autobusové zastávky pri ceste I/9 a k žel. zastávke Mníchova Lehota
		113	Preložka poľnej cesty v km 3,760 R2, kat. P7/30, dĺžky 239,569 m	Preložka v blízkosti existujúcej poľnej cesty pre napojenie chatovej oblasti Pod Šiancom, so zachovaným napojením na c.I/9
		115	Preložka cesty III/1860 v km 4,200 R2 vľavo, kat. C7,5/50 dĺžky 147,37 m	Preložka a úprava c.III/1860 v mieste napojenia na c.I/9 v blízkosti MÚK „Trenčianske Mítice“
C2	Preložka žel. trate Chynorany – Trenčín dĺžky 750 m	650	Úprava žel. trate č.130A Chynorany - Trenčín, žkm 35,632 (35,595-36,675) a 31,540 (31,490-31,590),	Zmena (minimalizácia) rozsahu úprav žel. trate v jej súčasnej polohe v mieste mimoúrovňového

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
			železničný spodok (km 3,325 a 5,318 R2) o celkovej dĺžke 140 m a 318 m	križovania s R2
		635	Rekonštrukcia železničného priecestia v km 31,607 žel. trate č.130A Chynorany - Trenčín	Rekonštrukcia v súčasnej polohe v súvislosti s dobudovaním chodníkov pre peších na c.III/1862 v mieste križovania s R2
C3	Preložka c. III/05025 (dnes c.III/1860) dl. 94,5 m	116	Úprava cesty III/1862 v km 5,269 R2, kat. MO8/30, dl. 98,51 m	Úprava cesty v existujúcej polohe s mostom ponad R2
		117	Chodníky pre peších pri ceste III/1862 a c.I/9 v km 5,269 R2	Vybudovanie nových chodníkov v križovatke c.I/9 s c.III/1862
		120	Preložka poľnej cesty v km 7,235 R2, kat. P 4/30, dĺžky 144,13 m	Preložka pod mostným objektom v koridore existujúcej poľnej cesty
C4	Preložka cesty III/05025 (dnes c.III/1860) v kateg. C 7,5/50 o dĺžke 580 m, variant M1	-		
		121	Preložka poľnej cesty v km 8,635 R2, kat. P 4/30, dĺžky 503 m + vetva „B“ dĺžky 39 m	Preložka popod mostný objekt 223 na R2 v mieste existujúcich poľných ciest
		122	Preložka poľnej cesty v km 9,313 a 10,552 R2, kat. P 4/30, dĺžky 148,45 m (vetva „A“), 160,84 m (vetva „B“) a 215,50 m (vetva „C“)	Preložky v mieste križovania s R2 v blízkosti existujúcich poľných ciest
		123	Preložka cesty III/1860 v km 11,572 R2, kat. C 7.5/50, dĺžky 450,00 m	Preložka v mieste križovania s R2 v koridore existujúcej cesty III/1860
		124	Preložka poľnej cesty v km 11,603 R2, kat. P4/30 celkom dĺžky 166,791 m	Preložka poľných ciest v koridore existujúcej cesty a úprava napojenia na c.III/1860
		125	Cesta pre zver v km 12,437 R2	Nový objekt na základe odporúčania ZS (EIA)
		126	Preložka poľnej cesty v km 12,454 R2 v k.ú. Vlčkov, kat. P 4/30, dĺžky 587 m + vetva „B“ dĺžky 120 m	Preložka ponad ekodukt (objekt 229) na R2 v mieste existujúcich poľných ciest
		127	Preložka poľnej cesty v km 12,454 R2 v k.ú. Horná, kat. P 4/30, dĺžky 34 m + vetva „B“ dĺžky 64 m	Preložka ponad ekodukt (objekt 229) na R2 v mieste existujúcich poľných ciest
		151	Obchádzky na ceste I/9 v km 0,700 R2	Dočasné obchádzky v mieste budovania tunela „Mníchova Lehota“
		152	Obchádzka na ceste I/9 v km 1,230 R2	Dočasná obchádzka v mieste budovania R2 a preložky c.I/9

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
		153	Obchádzka na ceste I/9 v km 3,200 R2	Dočasná obchádzka v mieste budovania tunela „Humienec“ a preložky c.I/9
		154	Obchádzka na ceste I/9 v km 4,200 R2	Dočasná obchádzka v mieste budovania okružnej križovatky na ceste I/9
		171	Úprava cesty I/9 (po ukončení výstavby)	Úprava asf. krytu existujúcej cesty I/9
		172	Úprava ciest III. triedy (po ukončení výstavby)	Úprava asf. krytu existujúcich ciest III. triedy
		173	Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na cestu I/9 v km 0,000 R2, dĺžky 352,49 m	Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na c.I/9, pre prípad, ak by predchádzajúci úsek R2 nebol ešte vybudovaný

e) Zmeny v mostných objektoch a nové objekty (galéria, tunely)

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
M1	Km 21,880 Most na ceste I/50 nad poľnou cestou a Turnianskym potokom, monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 12,0m+20,0m+12,0m -dĺžka NK: 46,0m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 943,0m ²	201	Most na R2 v km 0,114 nad poľnou cestou a Rigel'ským potokom -monolitický spojitý dvojtrám -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 20,0m+30,0m+20,0m -dĺžka NK: 71,4m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 1606,5m ²	Zmena rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta z dôvodu zmeny šírkového usporiadania a výškového vedenia trasy R2.
M2	Km 22,050 Most na ceste I/50 nad poľnou cestou, -tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 90 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 23,0m -dĺžka NK: 24,2m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 496,0m ²	-		Ruší sa z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
M3	Km 22,400 Most na ceste I/50 nad poľnou cestou, dl. 24,4 m, -tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 75 ^g	-		Ruší sa z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
	-počet polí: 1 -rozpätia: 23,0m -dĺžka NK: 24,4m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 500,5m ²			
		207	Galéria na R2 v km 0,565 pod cestou I/9, -monolitický rám -šikmost': 100 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 11,5m -dĺžka NK: 118,15m -šírka komunikácie: 10,00m -plocha mosta: 1181,5m ²	Nový objekt z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2
		401-01	Hĺbený dvojrúrovňový cestný tunel „Mníchova Lehota“ v km 0,715 R2, kategórie 2T- 8,0/120, prejazdová výška h=4,80m, dĺžky 180 m, dĺžková kategória tunela - krátky	Nový objekt z dôvodu iného riešenia prechodu R2 v tesnej blízkosti zastavaného územia obce Mníchova Lehota. Nosná konštrukcia tunela je tvorená monolitickými železobetónovými podzemnými stenami, monolitickou železobetónovou stropnou doskou a monolitickými železobetónovými spodnými doskami. Podzemné steny budú osovo vzdialené 11,25 m. Tunelové ostenie je navrhnuté obdĺžnikového tvaru. V oboch tunelových rúrach je navrhnutá cemento-betónová vozovka.
M4	Km 22,645 Most na ceste I/50 nad poľnou cestou a potokom Mníchovka, -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 63 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 6,6m+9,14m+6,6m -dĺžka NK: 23,34m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 478,5m ²	202	Most na R2 v km 0,911 nad Turnianskym potokom, -monolitický rám -uhol kríženia: 74 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 11,7m -dĺžka NK: 12,7m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 285,75m ²	Zmena konštrukcie, rozpätí, dĺžky mosta a otvorov mosta. Z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, umiestnenia R2 a výškového vedenia trasy R2.

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
		203	Most na ceste I/9 v km 0,901 R2 nad Turnianskym potokom, -monolitický rám -uhol kríženia: 73° -počet polí: 1 -rozpätia: 11,7m -dĺžka NK: 12,7m -šírka komunikácie: 9,50m -plocha mosta: 120,65m ²	Nový objekt z dôvodu zachovania súbežnej cesty I/9 vedenej mimo intravilán obce Mníchova Lehota
		204	Most na R2 v km 1,630 nad migračným ťahom zveri, -monolitický spojitý dvojtrám -uhol kríženia: 100° -počet polí: 7 -rozpätia: 30,0m+5x40,0m+30,0m -dĺžka NK: 262,0m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 5895,0m ²	Nový mostný objekt na základe odporúčania ZS (EIA)
M5	Km 24,590 Most na ceste I/50 nad Turnianskym potokom, -monolitický presýpaný rám -uhol kríženia: 55° -počet polí: 1 -rozpätia: 4,0m -dĺžka NK: 4,50m -šírka komunikácie: 49,10m -plocha mosta: 221,0m ²	205	Most na R2 v km 2,610 nad potokom a miestnou komunikáciou, -monolitický spojitý dvojtrám -uhol kríženia: 100° -počet polí: 5 -rozpätia: 24,0m+3x32,0m+24,0m -dĺžka NK: 146,0m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 3285,0m ²	Zmena konštrukcie, rozpätí, dĺžky mosta a otvorov mosta. Z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2
M6	Km 24,690 Most nad cestou I/50 a traťou ŽSR -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 50° -počet polí: 5 -rozpätia: 18,0m+2x30,0m+47,0m+28,0m -dĺžka NK: 155,80m -šírka komunikácie: 7,50+2x0,75m -plocha mosta: 1402,5m ²			Ruší sa z dôvodu zmeny riešenia vedenia R2 a súbežnej cesty I/9
M7	Km 25,070 Most na ceste I/50 nad traťou ŽSR	402-01	Hĺbený dvojtrúrový cestný tunel „Humienec“ v km	Nový objekt z dôvodu iného spôsobu

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
	-tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 48 ^g -počet polí: 4 -rozpätia: 19,46m+20,0m+19,5m+15,4m -dĺžka NK: 77,36m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 1586,0m ²		3,250 R2, kategórie 2T-8,0/120, prejazdna výška h=4,80m. Dĺžka tunela podľa NV SR 344/2006 Z. z. (na úplne uzavretej časti tunela) je 330 m (alternatívna dĺžka 380 m) v staničení km 3,060 až km 3,390	križovania R2 so žel, traťou a napojenia chatovej oblasti na cestu I/9. Nosná konštrukcia tunela je tvorená monolitickými železobetónovými podzemnými stenami, monolitickou železobetónovou stropnou doskou a monolitickými železobetónovými spodnými doskami. Podzemné steny budú osovo vzdialené 11,25 m. Tunelové ostenie je navrhnuté obdĺžnikového tvaru. V oboch tunelových rúrach je navrhnutá cemento-betónová vozovka. Výstavba tunela si vyžiada výluky na žel. trati Chynorany - Trenčín
		206	Most na R2 v km 3,760 R2 nad poľnou cestou -monolitický rám -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 12,6m -dĺžka NK: 13,2m -šírka komunikácie: 14,00m+11,25m -plocha mosta: 333,30m ²	Nový objekt z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2, ako aj spôsobu napojenia chatovej oblasti na cestu I/9.
M8	Km 25,840 Most nad cestou I/50 na ceste III/05025 -monolitický spojený nosník -uhol kríženia: 55 ^g -počet polí: 5 -rozpätia: 17,0m+28,0m+42m+28,0m+17,0m -dĺžka NK: 134,60m -šírka komunikácie: 7,50+2x0,75m -plocha mosta: 1211,5m ²	211	Most na R2 nad vetvou "E" križovatky "Trenčianske Mitice" v km 3,938 R2 -monolitický rám -uhol kríženia: 97 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 22,0m -dĺžka NK: 23,2m -šírka komunikácie: 11,25m+12,75m -plocha mosta: 508,80m ²	Zmena konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2, ako aj spôsobu mimoúrovňového križovania s cestou I/9 v MÚK „Trenčianske Mitice“.
M9	Most na ceste III/05025 nad traťou			Ruší sa z dôvodu zmeny

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
	ŽSR dl. 30,0 m			vedenia R2
		212	Most na R2 v km 4,237 nad traťou ŽSR Chynorany - Trenčín v žkm 32,656 -monolitický rám -uhol kríženia: 73 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 12,6m -dĺžka NK: 13,2m -šírka komunikácie: 2x12,75m -plocha mosta: 336,60m ²	Nový objekt z dôvodu zmeny vedenia R2
		213	Most na R2 v km 4,364 nad cestou III/1860 -monolitická spojitá doska -uhol kríženia: 44 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 14,0m+20,0m+14,0m -dĺžka NK: 50,0m -šírka komunikácie: 12,55m+11,25m -plocha mosta: 1190,0m ²	Nový objekt z dôvodu zmeny vedenia R2
M10	Km 26,270 Most na ceste I/50 nad bezmenným potokom, -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 62 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 4,0m -dĺžka NK: 4,50m -šírka komunikácie: 55,0m -plocha mosta: 247,5m ²	214	Most na R2 v km 4,681 nad potokom Kyslá voda a nad poľnou cestou -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 46 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 5,4m -dĺžka NK: 5,80m -dĺžka rámu: 70,0m -plocha mosta: 406,0m ²	Zmena rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena polohy R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
M11	Km 26,985 Most nad cestou I/50 na ceste III/05025, -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 55 ^g -počet polí: 5 -rozpätia: 18,0m+34,0m+18,0m -dĺžka NK: 72,60m -šírka komunikácie: 7,50+2x0,75m -plocha mosta: 653,5m ²	215	Most na ceste III/1862 v km 5,269 nad R2 -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 80 ^g -počet polí: 2 -rozpätia: 17,5m+17,5m -dĺžka NK: 36,40m -šírka komunikácie: 8,40+2,0m	Zmena polohy, tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
		216	Podjazd v km 5,317 R2 pod tratou ŽSR Chynorany - Trenčín v žkm 31,540 -oceľový (Langerov) nosník	Nový mostný objekt. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
			vystužený oblúkom -uhol kríženia: 33 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 83,0m -dĺžka NK: 84,20m -šírka komunikácie: 10,15m -plocha mosta: 854,63m ²	vedenia trasy R2.
		217	Most na ceste I/9 v km 5,401 nad R2 -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 40 ^g -počet polí: 4 -rozpätia: 20,0m+2x25,0m+18,0m -dĺžka NK: 90,00m -šírka komunikácie: 9,90+2x0,75m -plocha mosta: 1026,0m ²	Nový mostný objekt. Zmena umiestnenia R2 a riešenia mimoúrovňového križovania súbežnej c.I/9 s R2.
M12	Km 27,400 Most na ceste I/50 nad bezmenným potokom -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 35 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 4,0m -dĺžka NK: 4,50m -šírka komunikácie: 60,30m -plocha mosta: 271,5m ²	219	Most na R2 v km 5,639 nad potokom Pod dubmi -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 49 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 6,0m -dĺžka NK: 6,60m -dĺžka rámu: 46,0m -plocha mosta: 303,6m ²	Zmena tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena polohy R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
		220	Most na ceste I/9 v km 5,684 R2 nad potokom Pod dubmi -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 49 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 6,0m -dĺžka NK: 6,60m -dĺžka rámu: 22,0m -plocha mosta: 145,2m ²	Nový objekt z dôvodu zmeny riešenia súbežnej cesty I/9
M13	Km 27,900 Most na ceste I/50 nad bezmenným potokom -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 67 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 4,0m -dĺžka NK: 4,50m -šírka komunikácie: 42,00m -plocha mosta: 189,0m ²	221	Most na R2 v km 6,129 nad potokom Zadná studňa -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 69 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 6,0m -dĺžka NK: 6,60m -dĺžka rámu: 37,0m -plocha mosta: 244,2m ²	Zmena tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
M14	Km 29,100 Most na ceste I/50 nad	222	Most na R2 v km 7,127 nad	Zmena konštrukcie,

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
	Mitickým potokom -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 4,0m -dĺžka NK: 4,50m -šírka komunikácie: 30,90m -plocha mosta: 139,0m ²		Mitickým potokom a poľnou cestou -monolitický spojitý dvojtrám -uhol kríženia: 43 ^g -počet polí: 5 -rozpätia: 30,0m+3x40,0m+30,0m -dĺžka NK: 182,0m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 4095,0m ²	rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
M15	Km 0,305 (M1) Most na ceste I/50 nad vetvou križovatky -tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 70 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 29,0m -dĺžka NK: 30,40m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 623,0m ²			Ruší sa z dôvodu zmeny umiestnenia R2 ďalej od obce Svinná
M16	Km 0,790 (M1) Most na ceste I/50 nad potokom Cípec a cestou III/05032 -tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 90 ^g -počet polí: 2 -rozpätia: 26,5m+ 20,0m -dĺžka NK: 47,60m -šírka komunikácie: 2x10,25m -plocha mosta: 976,0m ²	223	Most na R2 v km 8,598 nad cestou III/1863 a potokom Cípec -monolitický spojitý dvojtrám -uhol kríženia: 75 ^g -počet polí: 5 -rozpätia: 30,0m+3x40,0m+30,0m -dĺžka NK: 182,0m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 4095,0m ²	Zmena konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
		225	Most na R2 v km 9,313 nad poľnou cestou -tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 29,38m -dĺžka NK: 30,2m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 679,5m ²	Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2
		226	Most na R2 v km 10,559 nad Svitavským potokom a poľnou cestou	Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2

Posudzované riešenie (Správa o hodnotení)		Zmena navrhovaného riešenia		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
Č.		objekt		
			-tyčové prefabrikáty -uhol kríženia: 89 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 29,38m -dĺžka NK: 30,2m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 679,5m ²	
M17	Km 3,230 (M1) Most nad cestou I/50 a Svitavským potokom na c.III/05025 -monolitický spojitý nosník -uhol kríženia: 95 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 20,0m+25,5m+ 15,0m -dĺžka NK: 62,50m -šírka komunikácie: 7,50m -plocha mosta: 516,0m ²	227	Most na R2 v km 11,572 nad cestou III/1860 -monolitická spojitá doska -uhol kríženia: 67 ^g -počet polí: 3 -rozpätia: 13,0m+18,0m+13,0m -dĺžka NK: 45,0m -šírka komunikácie: 2x11,25m -plocha mosta: 1012,5m ²	Zmena polohy mosta, tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.
		228	Most na R2 v km 12,085 -monolitická presypaná klenba -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 1 -rozpätia: 8,8m -dĺžka NK: 9,06m -dĺžka klenby: 44,2m -plocha mosta: 400,5m ²	Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2
		229	Most nad R2 v km 12,437 na migračnom ťahu zveri -monolitický presypaný rám -uhol kríženia: 100 ^g -počet polí: 2 -rozpätia: 17,5m+17,5m -dĺžka NK: 38,80m -stredová šírka ekoduktu: 34,95 m šírka migračnej cesty + 5,05 m poľná cesta, celková šírka 40,0 m -plocha mosta: 1552,0m ²	Nový objekt na základe zmeny umiestnenia R2 a odporúčania ZS (EIA)

f) Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádza množstvo inžinierskych sietí, vedení a iných zariadení, ktoré sú umiestnené prakticky v celom úseku rýchlostnej cesty R2 a súvisiacich komunikácií. K ich výraznejšiemu sústredeniu dochádza pri dotyku s dopravnými koridormi v blízkosti zastavaných obcí.

Oproti Správe o hodnotení (EIA z roku 2003), sa zmenil rozsah preložiek inžinierskych sietí z nasledovných dôvodov:

- zmeny navrhovaného riešenia rýchlostnej cesty R2 a súvisiacich cestných objektov,
- zmeny vyplývajúce z podrobného geodetického zamerania existujúceho stavu s vytýčenými inž. sieťami,
- zmeny vyplývajúce z potreby zapracovania pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov inž. sietí, (stanoviská v priebehu spracovania DÚR),
- spresnenie riešenia preložiek z dôvodu potreby ich skordinovania s ostatnými objektmi predmetnej stavby,

Navrhnuté preložky inžinierskych sietí a nové inžinierske siete sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú vyvolanými investíciami budovanej stavby rýchlostnej cesty R2.

g) Zmeny v protihlukových opatreniach

Oproti Správe o hodnotení vplyvov sa v priebehu spracovania DSP aktualizoval rozsah protihlukových opatrení v rámci Hlukovej štúdie na základe aktualizovaných výhladových dopravných údajov a podľa platnej vyhlášky MZ SR, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky.

Vo variante odporúčanom v záverečnom stanovisku MŽP SR boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

Staničenie	Lokalita	Poloha	Výška v m
21,300 – 22,000 Č	Mníchova Lehota	vľavo	3,0
24,650 – 24,850 Č	Mníchova Lehota - Jarky	vpravo	3,0
25,850 – 26,000 Č	Červený hostinec	vľavo	3,0
27,000 – 27,180 Č	Rožňové Mitice	vľavo	3,0
29,150 - 29,250 Č	Jeleňákov mlyn	vpravo	3,0
3,200 – 3,520 M	Svinná - sever	obojsťan	3,0

Celkový rozsah protihlukových opatrení v odporúčanom variante je 1970 m protihlukových stien s výškou 3,0 m.

V priebehu spracovania DSP boli protihlukové opatrenia na základe Hlukovej štúdie stanovené v nasledovnom rozsahu:

Staničenie	Lokalita	Poloha	Výška v m
0,000 – 0,506	Mníchova Lehota	vľavo	5,0
0,500 – 0,625	Mníchova Lehota	vpravo	4,0
0,806 – 0,925	Mníchova Lehota	vľavo	4,0
0,806 – 0,925	Mníchova Lehota	vpravo	4,0
1,900 – 3,060	Mníchova Lehota	vpravo	4,0
2,200 – 3,060	Mníchova Lehota	vľavo	4,0
2,200 – 3,060	Mníchova Lehota	V SDP	3,0
3,440 – 4,015	Mníchova Lehota - Trenčianske Mitice	vpravo	5,0
3,850 – 4,170	Trenčianske Mitice	vľavo	5,0
Vetva 102H	Križovatka Trenčianske Mitice	vpravo	4,0
Vetva 102E	Križovatka Trenčianske Mitice	vpravo	3,0
4,260 – 4,400	Červený hostinec	vľavo	4,5
4,905 – 5,605	Rožňové Mitice	vľavo	5,0
4,250 – 5,800	Trenčianske Jastrabie	vpravo	5,0
8,300 – 8,820	Svinná	vpravo	4,0
8,500 – 8,695	Svinná	V SDP	3,0

9,025 – 9,295	Svinná	vpravo	4,0
11,000 – 11,700	Svinná	vpravo	3,0

Navrhnuté opatrenia sa v technickom riešení premietli do objektov protihlukových stien:

- 271 Protihluková stena v km 0,000 – 0,506 R2 vľavo
- 272 Protihluková stena v km 0,500 - 0,625 R2 vpravo
- 273 Protihluková stena v km 0,806 - 0,925 vľavo
- 274 Protihluková stena v km 0,806 - 0,925 vpravo
- 275 Protihluková stena v km 1,900 - 3,060 vpravo
- 276 Protihluková stena v km 2,200 - 3,060 vľavo
- 277 Protihluková stena v km 2,200 - 3,060 v SDP
- 278 Protihluková stena v km 3,440 - 4,015 vpravo
- 279 Protihluková stena v km 3,850 - 4,170 vľavo
- 280 Protihluková stena na vetve 102H (dĺ.335 m)
- 281 Protihluková stena na vetve 102E (dĺ.165 m)
- 282 Protihluková stena v km 4,260 - 4,400 vľavo
- 283 Protihluková stena v km 4,905 - 5,605 vľavo
- 284 Protihluková stena v km 4,250 - 5,800 vpravo
- 285 Protihluková stena v km 8,300 - 8,820 vpravo
- 286 Protihluková stena v km 8,500 - 8,695 v SDP
- 287 Protihluková stena v km 9,025 - 9,295 vpravo
- 288 Protihluková stena v km 11,000 - 11,700 vpravo

Celkový rozsah protihlukových opatrení zmeny navrhovanej činnosti predstavuje 9219 m protihlukových stien s výškou 1,5 – 5,0 m. V odôvodnených prípadoch sa uvažuje aj s aplikáciou sekundárnych protihlukových opatrení.

Základné technické údaje o variantoch rýchlostnej cesty R2:

Parameter	Odporúčaná variant z EIA (Č2+M1+Č4)		Zmena navrhovanej činnosti
Celková dĺžka	14,240		14,840
Kategória cesty	R 22,5/100 (80)		R 24,5/120
Počet tunelov	0		2
Dĺžka tunela (m)	0		180 + 330
Počet mimoúrovňových križovatiek	4		1
Počet mostov	17		24
Trvalý záber PP (ha)	39,10		70,29
Dočasný záber PP (ha)	16,90		7,81
Trvalý záber LP (ha)	0		3,54
Dočasný záber LP (ha)	0		0,47
Celková dĺžka PHS (m)	1970		9219
Úpravy vodných tokov	údaj nebol spracovaný		1033 m
Demolácie	13 rodinných domov		15 ks záhradných chatiek 1 ks prefabrikovaná garáž
Objem výkopov (tis. m ³)	465,43		1 078,75
Objem násypov (tis. m ³)	416,48		1 860,07
Objem výkopu z tunela (tis. m ³)	0	Tunel „Mníchova Lehota“ výkop -26,122; násyp – 2,441	
		Tunel“ Humienec“ výkop – 130, 949; násyp – 73,592	

III.2.5 Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

III.2.5.1 Záber plôch

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch. Dočasný záber plôch bude súvisieť s výstavbou objektov pre zariadenie staveniska – hlavné, pomocné a vedľajšie stavebné dvory, skládky materiálu, humusovej skrývky, zábery pre inžinierske siete ako aj manipulačné pásy pozdĺž komunikácie. Dočasné depónie pre uloženie zemin získanej z výkopov z tunelov sa uvažujú zriadiť na dočasných záberoch pri rýchlostnej ceste R2 v km 1,100 R2 vpravo, v km 3,325 R2 vpravo a v priestore navrhovanej MÚK Trenčianske Mitice“.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce je prevažne vedená cez poľnohospodárske pozemky, lokálne zasahuje aj do lesných pozemkov. V zábere stavby sú aj vodné plochy, zastavané plochy a nádvorcia a ostatné plochy.

V nasledujúcej tabuľke je uvedený orientačný celkový trvalý a dočasný záber (dočasný + ročný) plôch stavby rýchlostnej cesty R2 v členení na katastrálne územia:

Katastrálne územie	PP (ha)		LP (ha)		vodná plocha (ha)		zast.plocha (ha)		ostatné pl. (ha)	
	TZ	DZ+RZ	TZ	DZ+RZ	TZ	DZ+RZ	TZ	DZ+RZ	TZ	DZ+RZ
Vlčkovce	10,2648	1,4799	0,2599	0,0333	0,0108	0	0,2323	0,062	0	0
Dežerice	1,5491	0,1854	0	0	0	0	0,1504	0	0	0
Horňany	5,4167	0,9967	0	0	0	0	0,4911	0,1456	0	0,0033
Mníchova Lehota	12,1225	2,0772	1,313	0,4366	0,057	0,0729	3,6042	4,5650	2,6355	0,7189
Svinná	17,4253	1,7667	1,9736	0	0,2581	0,2519	0	0,2426	0,8857	0,6111
Trenčianske Mitice	23,5067	1,3030	0	0	0,0003	0,2728	1,1862	2,4668	0,2212	0,1414
Spolu (ha)	70,2851	7,8089	3,5465	0,4699	0,3262	0,5976	5,6642	7,4820	3,7424	1,4747

Vysvetlivky: PP – poľnohospodárske pozemky, LP – lesné pozemky, TZ – trvalý záber, DZ+RZ – dočasný záber + ročný záber

Rozdiel v zábere stavby oproti variantu odporúčanom v EIA je spôsobený:

- trasou rýchlostnej cesty R2 v šírkovom usporiadaní R 24,5 vedenou v samostatnom koridore, nie v peäži s cestou I/9,
- predĺžením úseku rýchlostnej cesty R2, ktorý je o 600 m dlhší ako bol v EIA,
- podrobnosťou spracovania projektovej dokumentácie.

III.2.5.2 Voda

Počas výstavby

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

Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientov v trase cesty na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy.

Počas prevádzky

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky rýchlostnej cesty, aj tunelových úsekov (voda na čistenie, požiarna voda) a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch rýchlostnej cesty. Zásadné ovplyvnenie, alebo zmena súčasného systému zásobovania vodou v území sa pre potreby prevádzky rýchlostnej cesty R2 v dotknutom území nepredpokladá.

III.2.5.3 Surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje počas výstavby

Zdrojom zemín a kameniva potrebných pre cestné objekty, oporné a zárubné konštrukcie budú okolité prevádzky kameňolomov v regióne. Zeminy vyťažené z výkopov a hĺbenia tunela sú podmienenčne vhodné na využitie do násypov cestného telesa po predchádzajúcej úprave. Dodávka ďalších stavebných výrobkov bude zabezpečená zo zdrojov v regióne.

Surovinové zdroje počas prevádzky

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

Elektrická energia počas výstavby

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

Elektrická energia počas prevádzky

Najväčšie nároky na elektrickú energiu budú spojené s prevádzkou tunelov Humienec a Mníchova Lehota a nároky na elektrickú energiu vzniknú aj v súvislosti s napojením verejného osvetlenia a informačného systému rýchlostnej cesty R2.

III.2.5.4 Nároky na dopravu

Počas výstavby

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

Pre potreby zhotoviteľa stavby budú k dispozícii prístupové cesty na stavenisko, obdobne ako to bolo aj v návrhu EIA (r.2003):

- cesta I/9,
- cesta III/1860, cesta III/1862 v k.ú. Trenčianske Mitice,
- poľná cesta v km 7,235 R2,
- cesta III/1863 v k.ú. Svinná,
- cesta III/1860 medzi obcami Svinná a Horňanmi,

Pred zahájením a po ukončení stavby sa vykoná obhliadka použitých trás za účelom zistenia stavu povrchu vozoviek aj za účasti vlastníka a správcu dotknutých ciest Trenčianskeho samosprávneho kraja a SSC.

Počas prevádzky

V období prevádzky sa predpokladá pozitívny vplyv rýchlostnej cesty na dopravu a jej bezpečnosť v regióne.

III.2.5.5 Nároky na pracovné sily

Počas výstavby

Vybraný zhotoviteľ stavby si sám zabezpečí potrebné pracovné sily na výstavbu rýchlostnej cesty.

Počas prevádzky

Počas prevádzky budú zdrojom pracovných príležitostí činnosti zabezpečujúce údržbu a bezpečnosť prevádzky rýchlostnej cesty R2.

Veľké odpočívadlo v polohe Dežerice posudzované v EIA sa presunulo do predchádzajúceho úseku R2 Trenčianska Turná – Mníchova Lehota a s ním aj potenciálne možné pracovné príležitosti.

III.2.6 Údaje o výstupoch zmeny navrhovanej činnosti

III.2.6.1 Emisie z dopravy

Počas výstavby

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

Počas prevádzky

Počas prevádzky sa rýchlostná cesta R2 stane novým líniovým zdrojom znečistenia, na ktorom zdrojom znečistenia ovzdušia bude doprava. Vo všeobecnosti je možné konštatovať, že výstavbou novej rýchlostnej cesty R2 sa znečistenie z dopravy preniesie do oblastí, kde doteraz takýto vplyv nepôsobil, pričom zároveň v intravilánoch obcí a miest, kadiaľ pôvodne prechádzala hlavná dopravná trasa, sa zaťaženie ovzdušia zníži. Podľa záverov Emisnej štúdie (Podklady pre 8a, DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2017) hygienické limity sledovaných škodlivých látok z dopravy po rýchlostnej cesty R2 nebudú prekračované.

Oproti pôvodne posudzovanému odporúčanému variantu v EIA, sa navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku km 6,0 až 13,0 (resp. km 28,0 – 34,0 podľa EIA), odkláňa severozápadným smerom, čím sa výrazne zníži negatívny vplyv emisií znečisťujúcich látok na bývajúcce obyvateľstvo obce Svinná.

III.2.6.2 Hluk z dopravy

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti je predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje plynulý prísun stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby sú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (hlbenie tunela, ťhacie práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba

pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. Pôsobenie hluku počas výstavby je časovo obmedzené a je možné zmierniť ho dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby.

Počas prevádzky

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí rýchlostnej cesty R2 bola vypracovaná Hluková štúdia (Podklady pre 8a, DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2017), v ktorej bol hluk predikovaný na základe intenzity dopravy na projektovanej rýchlostnej ceste R2 v desiatom roku po uvedení rýchlostnej cesty R2 do prevádzky, v roku 2036. Vytvorený bol model šírenia hluku v území, ktorého výsledkom sú hlukové mapy pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc, pričom pre posúdenie záťaž je rozhodujúci nočný interval od 22:00 do 6:00 hod.. Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp je možné konštatovať, že dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v lokalitách Mníchova Lehota, Jarky, Rožňové Mitice, Trenčianske Jastrabie a Svinná, pre ktoré boli navrhnuté primárne protihlukové opatrenia. Z výpočtov tiež vyplýva, že v úseku km 4,800 napriek navrhnutej primárnej protihlukovej ochrane bude dochádzať k prekračovaniu hygienického limitu a to z dôvodu kumulatívneho pôsobenia hluku z dopravy po R2 a aj po ceste I/9. Vedenie trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce si vyžiada realizáciu protihlukových stien, ktoré budú v celkovej dĺžke viac ako 9219 m vo výške 1,5 m až 5,0 m.

III.2.6.3 Odpadové vody

Počas výstavby

Počas výstavby rýchlostnej cesty môžu byť povrchové vody a dažďové vody znečistené pri pohybe nákladných automobilov, pri práci stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby, zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky). K znečisteniu podzemnej vody môže dochádzať pri hlbení zárezov a tunelov v dôsledku drenážneho efektu, z čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, z drobných únikov i havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod..

Počas prevádzky

Počas prevádzky bude vznikať najmä znečistená voda z povrchového odtoku, jedná sa hlavne o splachy zrážkových vôd z povrchu vozovky a vody z topenia snehu pri zimnej údržbe. V zimnom období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty obsahu mangánu, železa a chloridov. V prípade úniku ropných látok sa prekročia limity organických mikropolutantov (NEL). Znečistenie vôd, pochádzajúcich z komunikácie, môže výnimočne spôsobiť aj havária na ceste, alebo nevhodná manipulácia s látkami a materiálmi, ktoré škodia vodám. Takýmto udalostiam je možné zabrániť, resp. ich eliminovať adekvátnymi opatreniami (zvodidlá, kanalizácia, odlučovače ropných látok). Na riešenie havarijných prípadov je vo vzťahu k vodám musí byť vypracovaný operatívny legislatívny postup v spolupráci so SIŽP (§ 62 zákona č. 364/2004 Z. z. vodný zákon, v znení neskorších predpisov).

III.2.6.4 Odpady

Počas výstavby

Počas výstavby rýchlostnej cesty sa predpokladá vznik odpadov najmä v období prípravy územia, ktoré si vyžaduje demoláciu objektov prekážajúcich výstavbe a likvidáciu drevín v koridore stavby. Vznikať budú odpady, ktoré sú v súlade s Katalógom odpadov zaradované do skupiny 17 Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest, a to takmer zo všetkých podskupín, najmä betón, tehly, škridly, obkladový materiál, drevo, sklo, plasty, bitúmenové zmesi, kovy, zemina, rôzne izolačné

materiály a iné odpady. Realizátor stavby ako pôvodca a držiteľ stavebného odpadu, je povinný stavebné odpady pri svojej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Stavebné odpady bez prítomnosti nebezpečných odpadov vznikajúce v rámci výstavby môžu byť zhodnocované v mobilnom drviacom zariadení na zmluvnom základe s oprávnenou osobou v blízkosti výstavby rýchlostnej cesty a takto upravené stavebné odpady bude možné umiestňovať do násypov, valov alebo priamo do podložia telesa rýchlostnej cesty.

Pri odstraňovaní lesného porastu a ostatných drevín sa predpokladá vznik odpadu z kategórie odpadu zo spracovania dreva, pričom sa počíta s kompletným zužitkovaním drevnej hmoty, aj zužitkovaním inak nepoužiteľného dreveného materiálu štiepkovaním. V prípade vzniku odpadu organického pôvodu sa predpokladá jeho kompostovanie.

Najväčší objem odpadov pri výstavbe rýchlostnej cesty R2 bude tvoriť výkopová zemina zo zárezov a z tunelov. Zemina, vyťažená z hĺbenia tunela je považovaná za odpad a akékoľvek nakladanie s odpadmi podlieha zákonu o odpadoch. V prípade, že na drtičke na dočasnej depónii bude z "odpadu" vznikať akýkoľvek "výrobok", ktorý bude ďalej použitý, je potrebné mať tento výrobok certifikovaný podľa platných predpisov.

V rámci výstavby rýchlostnej cesty R2 sa počíta s maximálnym využitím vyťaženého horninového materiálu. Napriek tomu, podľa Štúdie na využitie vyťaženého horninového materiálu (Geofos, s.r.o., 2018) až cca 17,7% materiálu získaného z výkopov z trasy rýchlostnej cesty R2 a z hĺbenia tunelov tvoria nevhodné výrazne vysokoplastické kvartérne a neogénne zeminy, ktoré nie je možné využiť na stavbu telesa rýchlostnej cesty R2. Tieto materiály budú deponované na vyčlenené plochy, pričom sa môžu použiť pri rekultivácii územia – na lokálne zásypy terénnych nerovností, starých zemníkov a lomov a tiež ako vhodný inertný materiál pri uzatváraní skládok nie nebezpečných odpadov. Za účelom zistenia možností deponovať nevhodnú zeminu z výkopov a z hĺbenia tunelov, boli oslovení zástupcovia samospráv obcí s požiadavkou o vytipovanie vhodných lokalít a plôch na tento účel. Oslovené boli tiež Kameňolomy s.r.o. s otázkou, či by nebolo možné ukladať nevyužiteľné neznečistené zeminy z výkopov a z hĺbenia tunelov do vyťažených priestorov CHLÚ Rožňové v k.ú. Mníchova Lehota. Podľa vyjadrenia referenta pre strety záujmov, energiu, dopravu, prípravu ťažby a OŽP to bude možné už v priebehu 3 – 4 mesiacov na základe povolenia OU ŽP Trenčín. V súčasnosti sa rieši HG posudok potrebný k zmene rozhodnutia o ochranných pásmach VZ Červený hostinec, ktoré zasahuje do dobývacieho priestoru. V časovom horizonte rokov 2022 – 2025, kedy sa predpokladá výstavba R2 Mníchova Lehota – Ruskovce by ukladanie nevhodnej zeminy do vyťažených priestorov kameňolomu bolo vhodným riešením.

V prípade vzniku havarijnej situácie na stavbe môžu vznikať aj odpady ako výkopová zemina, štrk, kamenivo znečistené napr. únikom ropných látok alebo oleja zo stavebných mechanizmov. Tieto odpady sa zaraďujú do kategórie N – nebezpečný odpad.

Nevyužitú stavebnú odpady budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov lokalizovaných v blízkom okolí počas výstavby predmetnej stavby. V okrese Trenčín boli v roku 2015 (podľa POH Trenčianskeho kraja na roky 2016 – 2020) evidované zariadenia na zhodnocovanie odpadov:

Okres	Kód	Prúd odpadu	Odpady	Prevádzkovateľ	Prevádzka
Trenčín	R3	Bioodpad	Bioodpad	LES s.r.o.	Drietoma
Trenčín	R4	Kovy	Železné a neželezné kovy	SB RECYKLING, s.r.o.	Trenčín
Trenčín	R4	Kovy	Káblový odpad	EURORECYCLING s.r.o.	Melčice - Lieskové
Trenčín	R4	Kovy	Káblový odpad	Rozmarín, a.s. o.z Procas	Svinná
Trenčín	R4	Kovy	Káblový odpad	MTO KOVOSPOL s.r.o.	Trenčín

Trenčín	R3	Bioodpad	Mix	Bioplyn Bierovce s.r.o.	Veľké Bierovce
Trenčín	R3	Stavebný odpad	Bitúmen	CESTY NITRA, a.s.	Mníchova Lehota
Trenčín	R5	Betón	Mix	Slavomír Masár	Trenčín
Trenčín	R3	Bioodpad	Priemyselný a komunálny bioodpad	Marius Pedersen, a.s	Trenčín
Trenčín	R5	Stavebný odpad	Mix	ERSON Recycling, s.r.o.	Trenčín
Trenčín	R3	Papier	Obalový a komunálny papier	ĽUDOPRINT, a.s.	Bobot
Trenčín	R5	Sklo	Priemyselné sklo, komunálne sklo, obaly zo skla	VETROPACK Nemšová s.r.o.	Nemšová
Trenčín	R3	Bioodpad	Bioodpad	Mesto Nemšová	Nemšová
Trenčín	R5	Popolček		CEMMAC, a.s.	Horné Slnie

Podľa Zoznamu skládok v SR v roku 2015 (MŽP SR) sa v okrese Bánovce nad Bebravou nachádza skládka na nie nebezpečný odpad Dežerice II. v obci Dežerice, ktorú prevádzkuje Dežerická Eko, s.r.o.. Predpoklad ukončenia prevádzky je v roku 2019. V okrese Trenčín nie je podľa tohto podkladu evidovaná skládka odpadu.

Počas prevádzky

Počas prevádzky rýchlostnej cesty R2 budú vznikať odpady pri údržbe a oprave komunikácie – bitúmenové zmesi z obrusnej vrstvy vrchnej časti vozovky, pri starostlivosti o dopravné značenie – odpadové farby a laky a ich obaly, z odstraňovania následkov prípadných havárií (výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky, absorpčné materiály), z čistenia lapačov olejov, drevo z údržby zelene a pod.

Odpady vznikajúce počas prevádzky rýchlostnej cesty možno podľa Katalógu odpadov zatriediť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kateg. Odp.
02	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry a z výroby a spracovania potravín		
02 01	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry		
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Odpad z údržby vegetácie	O
08	Odpady z výroby, spracovania, distribúcie a používania náterových hmôt (farieb, lakov a smaltov), lepidiel, tesniacich materiálov a tlačiarenských farieb		
08 01	Odpady z výroby, spracovania, distribúcie a používania a odstraňovania farieb a lakov		
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	N
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 080111	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	O
08 01 17	Odpady z odstraňovania farby alebo laku obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	N
08 01 18	Odpad z odstraňovania farby alebo laku iné ako uvedené v 080117	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	O
13	Odpady z olejov a kvapalných palív okrem jedlých olejov a odpadov uvedených v skupinách 05, 12 a 19		
13 05	Odpady z odlučovačov oleja z vody		

13 05 06	Olej z odľučovačov oleja z vody	ORL	N
13 05 01	Tuhé látky z lapačov piesku a z odľučovačov oleja z vody	ORL	N
15	Odpadové obaly, adsorbenty, handry na čistenie, filtračný materiál a ochranné odevy inak nešpecifikované		
15 01	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov		
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Obalové materiály	N
15 01 02	Obaly z plastov	Obalové materiály	O
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest		
17 03	Bitúmenové zmesi, uhoľný decht a dechtové výrobky		
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	Opravy vozoviek	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301	Opravy vozoviek	
17 05	Zemina vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných plôch, kamenivo a materiál z bagrovísk		
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky		N
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03		O
20	Komunálne odpady ...		
20 02	Odpady zo záhrad a parkov vrátane odpadu z cintorínov		
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	Odpad z údržby vegetácie	O
20 02 03	Iné biologicky rozložiteľné odpady	Odpad z údržby vegetácie	O
20 03	Iné komunálne odpady		
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	Komunálny odpad	O
20 03 06	Odpad z čistenia kanalizácie		O

Nakladanie s odpadmi počas prevádzky rýchlostnej cesty R2 sa bude riadiť aktuálnym POH, ktorý bude pripravený v súlade s národnou legislatívou v oblasti odpadového hospodárstva.

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

Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce na začiatku nadväzuje na pripravovaný úsek rýchlostnej cesty R2 križovatka D1 – Mníchova Lehota (DÚR) a na konci úseku nadväzuje na úsek R2 Ruskovce – Pravotice, ktorý bol v polovičnom profile uvedený do prevádzky v roku 2016.

III.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zámer činnosti sa pripravuje s cieľom následného vydania zmeny územného rozhodnutia a stavebného povolenia v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

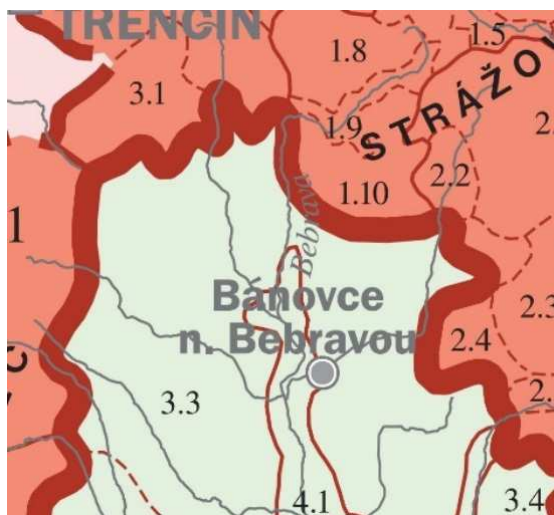
III.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny navrhovanej činnosti predmetnej stavby nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky.

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

Podklady o území sú pre oznámenie o zmene čerpané z Inžinierskogeologického a hydrogeologického orientačného zhodnotenia územia, ktoré pre potreby DOPRAVOPROJEKTU a.s. vyhotovilo DPP Žilina, 2017. Ďalej boli využité informácie z podkladov o územnoplánovacej dokumentácii, vypracované environmentálne štúdie a internetové stránky.

III.6.1 Geomorfologické členenie



V zmysle regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002) širšie územie trasy rýchlostnej cesty R2 patrí do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Panónska panva, provincia Západopanónska panva, subprovincia Malá dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina s celkami:

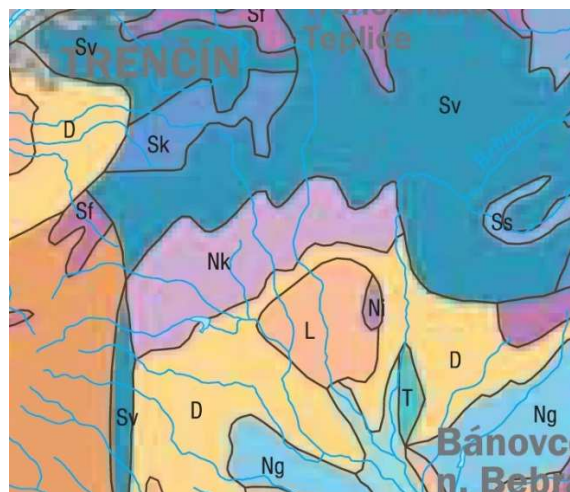
- Nitrianska pahorkatina s podcelkom 3.3 Bánovská pahorkatina;
- Nitrianska niva s podcelkom 4.1 Bebravská niva (koniec úseku).

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza mierne modelovaným územím so širokými plochými pahorkami, ktoré je premodelované prevažne

Obr.3. Geomorfologické členenie (Atlas krajiny SR, 2002)

polygenetickými a eróznymi procesmi. Územie možno charakterizovať ako nížinnú pahorkatinu s výskytom úvalinových dolín, dosahuje výšku 240-364 m n.m.

III.6.2 Inžinierskogeologická rajonizácia



V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska (Matula et.al, 1977) patrí záujmové územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, do oblasti vnútrokarpatských nížin. V skúmanom území sú zastúpené nasledovné inžinierskogeologické rajóny kvartérnych sedimentov (obr.č.2):

- Rajón deluviálnych sedimentov (D)
 - Rajón proluviálnych sedimentov (P)
 - Rajón údolných riečnych náplavov (F)
- a inžinierskogeologické rajóny predkvartérnych sedimentov:

- Rajón vysokometamorfovaných hornín (Mv)
- Rajón flyšoidných hornín (Sf)

- Rajón sprašových sedimentov (L)
- Rajón vápencovo-dolomitických hornín (Sv)

Rajón striedajúcich sa súdržných a nesúdržných sedimentov (Nk) .

III.6.3 Geologicko-tektonická stavba územia

Trasa začína v JV časti Trenčianskej kotliny (Mníchova Lehota) odkiaľ vedie na rozhraní jadrových pohorí Považského Inovca (z južnej strany) a Strážovských vrchov (hornatiny – zo severnej strany). Ďalej pokračuje pahorkami a rovinami Bánovskej kotliny.

V záujmovom území a jeho širšom okolí vystupujú predkvartérne horninové komplexy paleozoika (kryštalinikum a v obalovej pozícii kryštalinika - tatrikum? horniny permu), mezozoika, neogénu a kvartéru.

Predkvartérne podložie je v záujmovom území zastúpené paleozoickými a mezozoickými sekvenciami tektonických jednotiek a terciérnymi zeminami/horninami neogénu.

Paleozoikum

Kryštalinikum (staršie paleozoikum) : Výskyt kryštalinika v záujmovom území sa predpokladá v oblasti Mníchova Lehota – Trenčianske jastrabie (dolina Turnianskeho a Rigel'ského potoka, kóta Inovca). Najrozšírenejším typom sú muskoviticko-chloritické svory a svorové ruly. Svory sú stredno-hrubozrnné lupeňovité sivozelené metasedimenty s obsahom tenších aj mocnejších polôh svorových rúl. Horniny sú zväčša silno tektonodeformačne prepracované, majú až bridličnatú textúru a sú často intenzívne sekundárne prekremenené.

Tatrikum? (mladšie paleozoikum - perm): Permské súvrstvia tvoria relikty v obalovej pozícii na kryštaliniku. V záujmovom území sa vyskytje predovšetkým krivosúdске súvrstvie, tvorené: jemno-hrubozrnnými pieskovecami s prechodmi do drobnozrnných zlepenčov, s arkózami a drobami, a polohami pestrých bridlíc. Pieskovce sú svetlozelené, zelené, šedozelené (len miestami fialové), zvrstvenie je gradačné a zrnitosť sa zjemňuje do nadložia. Typickým znakom sedimentov je miestami veľký obsah hnedočervených úlomkov vulkanogénneho kremeňa, vulkanického skla a kremeňa. Celková hrúbka krivosúdského súvrstvia je od 100 do 250 m. V záujmovom území bolo súvrstvie overené v oblasti železničného zárezu v Mníchovej Lehote.

Mezozoikum

V záujmovom území tvorí podstatnú časť skúmaného územia. Mezozoické sekvencie patria chočskému príkrovu a len v izolovaných výskytoch tatriku (pri Patrovci – Trenčianske Jastrabie), príp. manínskemu príkrovu. Veporikum (krížňanský príkrov) sa v záujmovom území vyskytuje v podloží chočského príkrovu. V území trasy R2 je mezozoikum prekryté kvartérnymi sedimentmi a je zastúpené horninami:

- hlavný dolomit (stredný trias) – masívne hrubolavicovité dolomity, ľahko rozpadavé, svetlosivé, miestami s polohami vápnitých dolomitov až svetlých vápencov;
- karpatský keuper (vrchný trias) – pieskovce, konglomeráty, karbonáty a pestré bridlice (červené, zelené, fialové, sivé až čierne);
- porubské súvrstvie (spodná krieda) – striedanie vápnitých ílovcov s pieskovecami a siltovcami, sivej až tmavosivej farby, s prechodom do sivých slieňovcov;
- rázovské vrstvy (vrchná krieda) – vápnité pieskovce kremenné sivohnedé striedajúce sa s jemnozrnnými páskovanými hnedými slieňovcami.

Neogén

Neogénne sedimenty v skúmanom území vystupujú v mitickej a svinianskej neotektonickej kryhe Bánovskej kotliny (od Trenčianskeho Jastrabia až k Ruskovciam). Sú zastúpené súvrstviami:

- čausianske súvrstvie – íly, ílovce, pieskovce a zlepence;
- lakšárske súvrstvie – vápnité ílovce resp. íly a siltovce, v okrajových častiach pieskovce, s ojedinelými polohami tufov a tufitov;
- bánovské súvrstvie – striedanie ílovcov, pieskovcov a zlepenčov;

- svinianske súvrstvie – ílovce a siltovce s polohami lignitov a piesku (resp. pieskovcov)
- ruskovské vrstvy – tvorené redeponovanými pyroklastikami, vulkanickými ílovcami, pieskovcami, brekciami, zlepenkami;
- volkovské súvrstvie – tvorené štrkovými a piesčitými sedimentmi s polohami pestrých ílov v spodných častiach súvrstvia až slabo spevnených ílovcov.

Neogénne sedimenty sú prekryté kvartérnymi sedimentami.

Kvartér je v území trasy zastúpený pestrou škálou komplexov: antropogénny, fluvialny, proluviálny, deluviálny a eolicko-deluviálny komplex.

Z kvartérnych sedimentov sú zastúpené najmä:

- eolicko-deluviálne sedimenty – siltovité piesčito-prachovité sedimenty (sprašoidného charakteru) s prechodom do ílovitých sedimentov s rôznym stupňom plasticity;
- deluviálne sedimenty – siltovité a ílovité sedimenty, sute kamenito-siltovité, siltovito-kamenité, ílovito-kamenité až blokové sute;
- proluviálne sedimenty – íly, piesky, silty, piesčité a siltovité piesky;
- fluvialné sedimenty – nívne íly a silty, štrky a piesky lokálne s obsahom organických látok;
- výskyt organogénnych sedimentov – slatiny a slatinné pôdy (napr. PP Mitická slatina);
- zeminy zosuvného delúvia – výskyt v nestabilných územiach.

Širšie okolie záujmového územia možno rozdeliť do *geologicko-tektonických celkov*: Považský Inovec, Strážovské vrchy, Bánovská kotlina.

Považský Inovec je ohraničený SSV-JJZ okrajovými zlomami: na V dubodielsko-závadzský zlom, zo Z sústava považských zlomov, zo S jastrabiansky zlom. Na jeho blokovitom rozčlenení sa podieľajú zlomy ZSZ-VJV smeru.

Strážovské vrchy majú asymetrickú stavbu s vrásovými štruktúrami. Významná tu je pozdĺžna zlomová tektonika a výrazne sú aj mladšie zlomy prebiehajúce S-J smerom.

Bánovská kotlina má zložitú tektonickú stavbu, ide o asymetrickú priekopovú prepadlinu (Brestenská in Kernáts et al., 1992) s centrom zhruba v oblasti Ruskoviec. Systémom zlomov je rozčlenená na jednotlivé kryhy. Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R2 vedie cez Mitickú a Sviniansku kryhu. Mitická kryha je na Z a J vymedzená jastrabianskym zlomom, na V oproti neporadskej kryhe ju vymedzuje SJ mitický zlom so sklonom na Z, ktorý ide dolinou Mitického potoka, končiac na jastrabianskom zlome. Sviniansku kryhu na JZ vymedzuje hradniansky zlom, na SV a V významný jastrabiansky zlom. Územie severne od jastrabianského zlomu je dislokované S - J zlomami, ktoré predisponovali priebeh súčasnej riečnej siete. Mitická kryha predstavuje štruktúru s relatívne slabším zdvihom. Svinianska kryha má v oblasti Trenčianskeho Jastrabia prevažne poklesový charakter, v ostatnom území dominujú štruktúry s prevahou zdvihov.

III.6.4 Geodynamické procesy a javy

Geodynamické procesy a javy na území trasy podmienili endogénne a exogénne geologické procesy: tektonické pohyby, seizmicita, erózia (plošná a výmoľová, bočná erózia povrchových tokov), zvetrávanie, svahové gravitačné pohyby (zosúvanie zvetranej zóny a kvartérneho pokryvu), zliezanie povrchových zón horninového prostredia, podmáčanie územia pri vysokých vodných stavoch tokov, objemové zmeny ílovitých hornín.

V území trasy rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a v jej blízkom okolí boli zistené svahové poruchy typu zosúvania a plazenia. Ide o recentné, potenciálne a stabilizované, plošné, prúdové, frontálne zosuvy a zliezanie povrchových vrstiev. Svahové pohyby sú viazané predovšetkým na kvartérne sedimenty, ale postihujúce aj vrchné úrovne neogénneho podložia. Väčšina svahových deformácií sa nachádza v širšom okolí trasy rýchlostnej cesty R2 a nemá priamy dopad na jej priebeh. Priamo cez porušené územie prechádza trasa rýchlostnej cesty R2 v km 0,9 - 1,7; v km 7,68 - 7,78; v km 13,1 - 13,2; v km 13,4 - 13,5.

III.6.5 Hydrogeologické pomery

Z hydrologického hľadiska patrí územie trasy do povodia rieky Nitra a je odvodňované Rigel'ským potokom, Turnianskym potokom, Mitickým potokom, potokom Cípec, Svitavským potokom a ich prítokmi.

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Malík – Švasta, Atlas krajiny SR 2002 a digitálny archív GÚDŠ) patrí hodnotené územie do hydrogeologických rajónov:

- MG 046 - mezozoikum a paleozoikum SZ časti Považského Inovca (na rozhraní rajónov – začiatok úseku);
- MP 066 - mezozoikum a paleogén južnej časti Strážovských vrchov;
- GM 068 kryštalinikum a mezozoikum východnej časti Považského Inovca;
- NQ 071 - neogén Nitrianskej pahorkatiny.

Hydrologické a hydrogeologické pomery skúmaného územia sú podmienené klimatickými pomermi spolu s geomorfologickými, odtokovými pomermi, geologicko - tektonickou stavbou a ďalšími činiteľmi. Od týchto činiteľov závisí, aký podiel zrážok pripadá na výpar a povrchový odtok, aké množstvo zrážkových vôd dopĺňa množstvá podzemných vôd v geologických štruktúrach a aké sú fyzikálno - chemické vlastnosti vôd.

Na základe geologickej stavby, odlišných hydrofyzikálnych vlastností zastúpených hornín, ako aj obehu a režimu podzemných vôd je možné v predmetnom území vyčleniť:

- podzemné vody inoveckého kryštalinika,
- podzemné vody mezozoika,
- podzemné vody neogénu,
- podzemné vody kvartéru.

Horniny staršieho paleozoika (svory, svorové ruly) sú málo priaznivé pre akumuláciu a obeh podzemných vôd, majú puklinovú priepustnosť a v dôsledku zvetrávania sú pukliny často utesnené. Priaznivejšie podmienky pre obeh podzemnej vody majú horniny mladšieho paleozoika (bridlice, pieskovce), vytvárajú zóny intenzívneho tektonického porušenia. Mimo týchto zón obeh podzemných vôd prebieha prevažne v svahových sutinách a puklinových systémoch (viazané na zónu zvetrávania a podpovrchového rozvoľnenia hornín).

Z hornín mezozoika sú hydrogeologicky najvýznamnejšie vápence a dolomity (chočský príkrov), ktoré sa vyznačujú puklinovou, puklinovo-krasovou až krasovou priepustnosťou; sú často viac menej skrasovatelé, rozpukané, majú dobré zvodnenie: rozvetvený systém podzemných ciest a akumulujú veľké množstvá podzemnej vody. Podzemné vody sú odvodňované sústredenými výstupmi podzemných vôd (pramene) alebo skrytými prestupmi podzemných vôd do povrchových tokov. Významnejšie pramene sú využívané na zásobovanie pitnou vodou (napr.vodný zdroj Bysterec I.,II.,II.; vodný zdroj Jarky; VZ Červený Hostinec, vodný zdroj Skalické atď.). Vodné zdroje sú chránené formou pásiem hygienickej ochrany I.stupňa v bezprostrednej blízkosti zdrojov a tiež pásmom II.stupňa hygienickej ochrany.

Podzemné vody neogénnych sedimentov patria k menej významnejším hydrogeologickým celkom v hodnotenom území. Hlavnými kolektormi podzemných vôd sú priepustnejšie polohy pieskov, pieskov ílovitých, ílov piesčitých, ojedinele štrkov, ktoré sú viac-menej ohraničené v prevládajúcich ílovitých a siltovitých sedimentoch. Hlavným kolektorom podzemnej vody je pripovrchová zóna (do 20-50 m) s puklinovou priepustnosťou. Priepustnosť klesá s hĺbkou a priepustnejšie sú len anomálie viazané na zóny tektonického porušenia. Ich priepustnejšie súvrstvia sú malej mocnosti a často vyклиňujú. Prepojenie kolektorov podzemných vôd neogénu vertikálnou zlomovou stavbou umožňuje obmedzený obeh a čiastočné hydraulické prepojenie s bázou kvartérnych sedimentov. Podzemné vody akumulované v sedimentoch neogénu vystupujú na povrch len ojedinele v podobe vrstvových prameňov, ktoré plošne zamokrujú oblasti výstupu.

Kvartérne sedimenty v hodnotenom území sú plošne najrozšírenejšími útvarmi tvoriacimi pokryv predkvartérnych hornín. Aj napriek ich plošnému rozšíreniu majú ako celok z hydrogeologického hľadiska len veľmi malý význam. Kvartérne sedimenty sú zastúpené prolúviálnymi, fluviálnymi, eolicko-deluviálnymi a deluviálnymi sedimentmi. Najväčší hydrogeologický význam majú *fluviálne sedimenty* (aluviálne ílovito-piesčité štrky). Nívné štrky sú stabilne zvodnené, rýchlosť cirkulácie vôd v nich je závislá od stupňa zahlinenia. Podzemná voda akumulovaná v štrkových náplavoch je v priamej hydraulickej spojitosti s príľahlými povrchovými tokmi a jej charakter je mierne napätý až voľný. Hydrologicky významné môžu byť aj *deluviálne sedimenty*, ak ich podstatnú zložku tvorí kamenitá frakcia. Ich význam z hydrogeologického hľadiska závisí od lokálnych podmienok ako sú napríklad morfológia terénu, okrajové hydraulické podmienky, alebo od lokálnych hydrogeologických pomerov a ich zmien v priestore a čase. Podzemné vody zosuvných delúvií sa viaže na okolie recentných šmykových plôch, ílový charakter však nevytvára priaznivé podmienky na akumuláciu vôd.

Minerálne vody

Vhodná geologicko - tektonická stavba a hydrogeologické pomery podmieňujú vznik, tvorbu a výstup minerálnych vôd uhličitých na južnom okraji Strážovských vrchov, na tektonickom styku s neogénymi sedimentami Bánovskej kotliny.

Širšie územie projektovanej rýchlostnej cesty R2 je z geologického hľadiska bohaté na vývery studených uhličitých minerálnych vôd. V okolí a v trase projektovanej rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce sa nachádzajú významné zdroje vyhlásených prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd v Mníchovej Lehote a v Trenčianskych Miticiach. Časť hodnoteného úseku trasy rýchlostnej cesty R2 prechádza v km 3,163 - 7,570 ochranným pásmom II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov stolových vôd v Trenčianskych Miticiach vyhlásených Vyhláškou MZ SR č.66/2000 Z. z. Situačne je ochranné pásmo II. stupňa vyznačené na nasledujúcom obr. 5. Širšie územie je tiež zdrojom vodárensky využívaných zdrojov obyčajných podzemných vôd s vyhlásenými ochrannými pásmami.

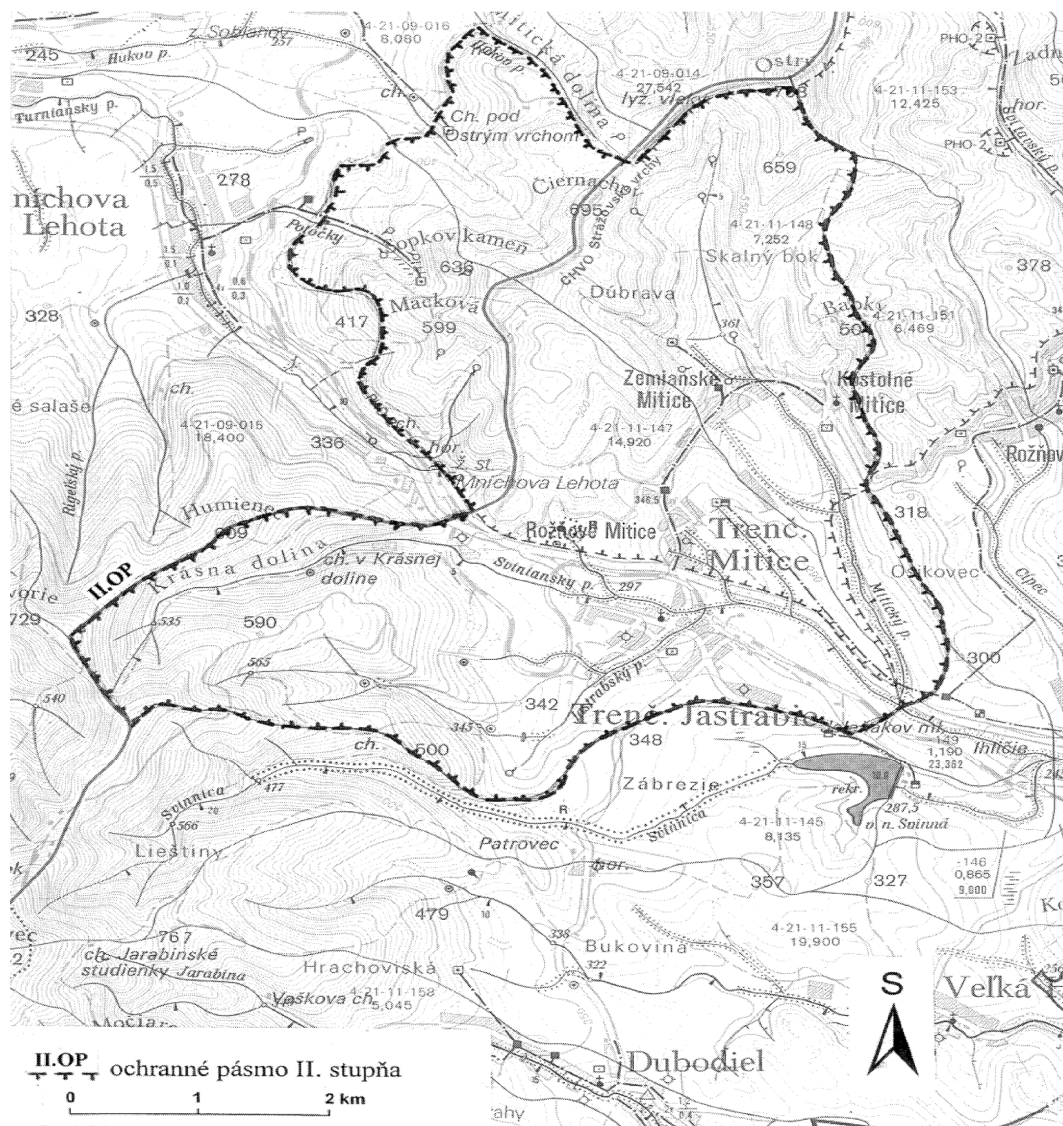
Pramene

Viaceré pramene v záujmovom území a jeho širšom okolí sú využívané pre hromadné zásobovanie pitnou vodou. Skupinový vodovod Trenčianske Mitice – Svinná zásobuje pitnou a úžitkovou vodou okrem Trenčianskych Mitíc a Svinnej ešte aj Trenčianske Jastrabie a Neporadzu. Zdrojmi vody pre Trenčianske Jastrabie, Trenčianske Mitice a Svinnú sú pramene: Klapča, Skalické, Zadná studňa, Červený hostinec, pramene Svitavy I a II., Kunové zásobujú Neporadzu. Pramene majú celkovú výdatnosť 17,3 l.s⁻¹.

V blízkosti navrhovanej trasy sa nachádza niekoľko zaregistrovaných prameňov (podľa SAŽP, stav k roku 1999):

TE-27 Kyselka v Jarkoch
TE-29 Prameň v dedine
TE-33 Vrt pri chate PE
TE-86 Vrt BM-2
TE-50 Kyselka v kadlube (nad cestou I/9)
TE-51 Kyselka v skruži (v oblasti PP Mitická slatina)
TE-73 Prameň v dome č. 79

Pramene nemajú vyhlásené ochranné pásma, niektoré sú upravené a využívané na pitné účely. Kvalita podzemných vôd je ovplyvňovaná znečisťujúcimi látkami prenikajúcimi z poľnohospodárskej činnosti a priesakov splaškových vôd. Kvalita vody je značne závislá na hĺbke horizontu, pričom s hĺbkou dochádza k zvyšovaniu celkovej mineralizácie. Pre ochranu podzemných vôd a zvýšenie kvality povrchových vôd je nevyhnutné vybudovanie splaškovej kanalizácie v obciach.



Obr.5: Ochranné pásmo II. stupňa prírodných minerálnych stolových vôd (podľa Vyhlášky MZ SR č. 66/2000 Z. z.)

III.6.6 Povrchové vody

Sledované územie patrí z hľadiska hydrologického členenia do povodia rieky Nitra, ktoré je čiastkovým povodím Váhu. Trasa rýchlostnej cesty R2 v posudzovanom úseku križuje alebo je v tesnom kontakte s nasledujúcimi vodnými tokmi:

Rigel'ský potok - neregulovaný tok, pramení v lesoch, v časti pred vstupom do zastavaného územia sa navrhuje vybudovať suchý polder. Ďalej sa navrhuje spevniť brehy kamennou úpravou od existujúcej (od mosta) po navrhovaný polder 1.

Turniansky potok – ľavostranný prítok Váhu, meria 12,3 km. Tok Turnianskeho potoka (Mníchovka) je od prameňa (rúra od železničnej stanice) až po zastavané územie neregulovaný. Vytvára mnohé meandre so sprievodnými brehovými porastmi, okolie toku je podmáčané. V rámci zastavaného územia je regulovaný. Je to *vodohospodársky významný vodný tok* – *Turniansky potok* je vyhlásený v zmysle prílohy č.1 Vyhlášky MPSR č. 525/2002 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov, číslo hydrologického poradia 4-21-09-015. Prirodzený tok s meandrami, brehovými porastmi a striedaním prúdivých a kľudných úsekov vytvára z hľadiska vodných živočíchov optimálny biotop. Potok je vyhlásený ako rybársky lososový (revír obhospodaruje MsO SRZ Trenčín).

Sviniansky potok – jeho ľavostrannými prítokmi sú Kyslá voda, Pod dubmi, bezmenný ľavostranný prítok a Zadná studňa. Má charakter horskej bystriny s bohatými sprievodnými brehovými porastmi. Tok je čiastočne upravovaný len pri chatovej osade, ktorá pôsobí ako stresový faktor. Je prítokom Svinice, ktorá vyúsťuje do rieky Bebrava. V r.2005 prešiel pod správu SVP, š.p., OZ Topoľčany.

Mitický potok – ľavostranný prítok Svinianskeho potoka, Mitický potok so svojimi prítokmi je zregulovaný v úseku od zastavaného územia obce až po jeho vtok do Svinianskeho potoka.

potok Cípec – ľavostranný prítok Svinice, meria 5,2 km

Svitavský potok – je ľavostranný prítok Svinice, meria 9,3 km, do Svinice sa vlieva na východnom okraji obce Svinná

Vodné stavy tokov a ich prietoky kolíšu v priebehu roka v závislosti od klimatických pomerov. V dlhodobom priemere sú najvyššie vodné stavy a prietoky dosahované v mesiacoch február a marec v čase topenia snehov a minimá v septembri a októbri.

Kvalita vody v povrchových tokoch je ovplyvňovaná odpadovými splaškovými vodami z domácností, nakoľko obce nemajú dobudovanú kanalizáciu. Ďalším faktorom, ktorý ovplyvňuje kvalitu povrchových vôd sú rezíduá vyplavované z pesticídov, priemyselných a organických hnojív.

III.6.7 Klimatické pomery

Klimatické pomery územia zodpovedajú jeho začleneniu (Atlas krajiny SR, 2002):

- do okrsku M3 (Mníchova Lehota): mierne teplý, mierne vlhký až vlhký, s chladnou až studenou zimou, kotlinový až pahorkatinový;
- okrajovo C1 (kóta Inovec z.ú.): mierne chladný, veľmi vlhký;
- do okrsku M6 (Mníchova Lehota – Trenčianske Jastrabie): mierne teplý, vlhký, so studenou zimou, kotlinový až pahorkatinový/vrchovinový;
- do okrsku T6 (Trenčianske Jastrabie – Ruskovce): mierne teplý až teplý, vlhký, s miernou zimou, dolinový/kotlinový.

Hĺbka premrzania pre okrsok M3 a T6 podľa ON 73 6196 je 0,84 cm; mrazový index 350.

Hĺbka premrzania pre okrsok M6 podľa ON 73 6196 je 0,95 cm; mrazový index 450.

Hĺbka premrzania pre okrsok C1 podľa ON 73 6196 je 1,19-1,35 m; mrazový index 700-900.

Stav kvality ovzdušia je ovplyvnený najmä lokálnymi zdrojmi ako sú predovšetkým doprava, domáce kúreniská na tuhé palivá, suspenzia a resuspenzia častíc z nedostatočného čistenia komunikácií, prach miestnych stavenísk a skládok, veterná erózia nespevnených povrchov a taktiež malé a stredné priemyselné zdroje bez náležitej odlučovacej techniky. V obci Mníchova Lehota je v činnosti prevádzka kameňolomov a spracovanie kameňa, ktorá patrí k 100 najväčším znečisťovateľom ovzdušia v rámci SR s emisiami TZL za rok 2016 až 4,89 t (v roku 2015 to bolo až 8,85 t).

V obci Trenčianske Mitice je najvýznamnejším znečisťovateľom ovzdušia kameňolom – odstrel, rozpojovanie, manipulácia so surovinou a technologická linka.

V rámci celoštátneho monitoringu kvality ovzdušia sa v Trenčianskom kraji nachádzajú 4 automatické monitorovacie stanice SHMÚ, z toho jedna v meste Trenčín, ostatné v Bystricianoch, Handlovej a Prievidzi. Územie mesta Trenčín je zaradené do oblasti riadenia kvality ovzdušia (pre PM_{10}), t.j. do oblasti vyžadujúcej osobitnú ochranu podľa zákona o ovzduší. Podľa Hodnotenia kvality ovzdušia SR za rok 2016 (SHMÚ 2017) sa v zóne Trenčianskeho kraja zachoval klesajúci trend počtu prekročení 24-hodinovej limitnej hodnoty z roku 2012. Úroveň znečistenia PM_{10} neprekročila dennú limitnú hodnotu na ochranu zdravia ľudí. Cieľová hodnota pre $PM_{2,5}$, nebola prekročená na žiadnej stanici. Ostatné znečisťujúce látky neprekročili limitné hodnoty.

III.6.8 Pôdy

Okres Trenčín patrí z hľadiska poľnohospodárskej výroby medzi najproduktívnejšie okresy, kde je poľnohospodárska pôda evidovaná na výmere takmer 43 % z celkovej výmery. Orná pôda tvorí cca 55 % z výmery poľnohospodárskej pôdy. Okres patrí medzi významných pestovateľov chmeľu v rámci piešťansko-topoľčianskej výrobnjej oblasti ale aj v rámci celého kraja.

Okres Bánovce nad Bebravou má veľmi dobré podmienky pre rozvoj intenzívneho poľnohospodárstva. Orná pôda zaberá cca 72 % z výmery poľnohospodárskej pôdy okresu. Z trvalých kultúr sú zastúpené len záhrady a ovocné sady. Trvalé trávne porasty sú zastúpené na cca 22 % z výmery poľnohospodárskej pôdy. Stupeň zornenia svedčí o intenzívnom využívaní pôdneho fondu. V okrese majú podľa typologicko-produkčných kategórií poľnohospodárskych pôd v rámci pôdno-ekologickej podoblasti Podunajská pahorkatina a nižšie pohoria najväčšie zastúpenie produkčné orné pôdy. Stredne a menej produkčné orné pôdy zaberajú vyše 40 % z výmery poľnohospodárskej pôdy. Najproduktívnejšie a vysokoprodukčné orné pôdy sa v okrese nenachádzajú.

Podľa morfogenetického klasifikačného systému pôd (www.podnemapy.sk) navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 zasahuje:

Fluvizem glejová (FMG)

Fluvizeme sa vyskytujú len v nivách vodných tokov, ktoré sú alebo donedávna boli ovplyvňované záplavami a výrazným kolísaním hladiny podzemnej vody. Majú svetlý humusový horizont.

Okrem hlavného pedogenetického procesu – akumulácie organických látok – prebieha v profile tejto pôdy aj sekundárny glejový proces, zapríčinený zvýšenou hladinou podzemnej vody. Glejovatenie podpovrchových vrstiev zhoršuje celkový fyzikálny a biologický režim pôdy

a v konečnom efekte aj jej prirodzený produkčný potenciál. Fluvizeme glejové v Gr horizonte dominuje farba modrá, sivá až zelenosivá. V závislosti od textúry humusového horizontu a klimatického regiónu sú fluvizeme glejové zatriedené do BPEJ:

Fluvizeme glejové

BPEJ	TPP	
0211002	3	FMG - fluvizem glejová, stredne ťažká (lokálne ľahká)
0711002	5	

Luvizeme pseudoglejové až pseudogleje luvizemné (LMg až PGI)

Luvizem je štvorhorizontová A-E-B-C pôda, pôdy sa vyvinuli na sprašových a im podobných hlinách s tenkým svetlým humusovým horizontom, väčšinou aj s eluviálnym (vyluhovaným) horizontom, vždy s hlbokým B horizontom. Subtyp luvizem pseudoglejová má výrazné prevlhčenie v povrchovej časti.

Pseudogleje sú pôdy s tenkým svetlým humusovým horizontom, pod ktorým je vyluhovaným eluviálnym horizontom a hlboký B horizont s výrazným oglejením, ktoré sa vyskytuje aj v eluviálnom horizonte. Celý profil je sezónne výrazne prevlhčený v dôsledku nízkej priepustnosti B horizontu pre vodu.

Luvizeme pseudoglejové až pseudogleje luvizemné

BPEJ	TPP	
0256002	5	LMg až PGI - luvizeme pseudoglejové až pseudogleje luvizemné na sprašových a polygénnych hlinách, na povrchu stredne ťažké
0256202	5	
0256402	6	
0756202	6	

Pseudoglej typická (PGm)

Štvorhorizontová A-E-B-C, alebo trojhorizontová A-B-C pôda, vyvinutá na rôznych, prevažne nekarbonátových pôdotvorných substrátoch, v podmienkach premyvneho vodného režimu, s prebytkom povrchových, najčastejšie svahových vôd, na úpätiach svahov alebo na substrátoch majúcich horizont so zníženou priepustnosťou. Je to pôda s ochrickým Ao-horizontom (svetlý humusový horizont hrúbky < 0,3m) s variabilným obsahom humusu. Pod ním sa môže nachádzať eluviálny pseudoglejový En-horizont, ktorý vznikol ochudobnením o vyluhované, najmä minerálne a organické koloidy v dôsledku silného premývania povrchovými vodami. Jeho prechod do Bm horizontu býva často jazykovitý. Mramorovaný pseudoglejový Bm-horizont sa u PGm vyvinul ako dôsledok prítomnosti textúrne ťažšej a pre vodu menej priepustnej litologickej vrstvy. Mramorovanie je tvorené vzorkou farieb sivej, hrdzavej a hnedej. V jednotlivých pôdnych agregátoch je sivá farba na ich povrchu a hrdzavá (prípadne aj hnedá) vo vnútri. Intenzita znakov oglejenia vyznieva cez svetlejší prechodný B/C-horizont v C-horizonte.

Pseudoglej

BPEJ	TPP	
0257202	6	PGm - pseudogleje typické na sprašových a polygénnych hlinách, na povrchu stredne ťažké až ťažké (veľmi ťažké)
0257203	6	
0257402	6	

Kambizeme (KM, KMm, KMg)

Sú najrozšírenejším pôdnym typom na Slovensku, úrodnosť tohto pôdneho typu je daná jeho vlastnosťami a miestom výskytu. Trojhorizontová A-B-C pôda s vývojom najčastejšie na zvetralinách pevných nekarbonátových hornín, ale tiež na spevnených a nespevnených sedimentárnych horninách, dokonca aj na karbonátových, v rôznych klimatických

podmienkach. Pôdne horizonty KM nižších polôh sú obyčajne svetlé, niekedy ťažko navzájom odlišiteľné. So stúpajúcou nadmorskou výškou vplyvom slabšej mineralizácie a intenzívnejšieho zvetrávania v podmienkach drsnejšej klímy sú tmavšie a kontrastnejšie. Je to pôda prevažne s ochrickým Ao – horizontom, dominantným diagnostický Bv horizontom má výraznejšiu hnedú farbu ako C horizont. Subtyp kambizem psefitická (KM) je podobná ako KMm ale jej vývoj prebiehal na silne skeletovitých substrátoch. Kambizem pseudoglejová (Kmg) je podobná ako KMm ale zo znakmi oglejenia povrchovou vodou v matrici v rozsahu 10 – 80% , do 1m od povrchu.

Kambizeme

BPEJ	TPP	
0271232	6	KMg - kambizeme pseudoglejové na svahových hlinách, stredne ťažké až ťažké
0771242	5	
0771542	7	
0871442	7	

Rendzina typická (RAm, RAK)

Dvojhorizontová A-C pôda, vyvinutá prevažne v členitom reliéfe na zvetralinách pevných a spevnených karbónových horninách ako napr. vápence, dolomity, serpentíny, sádrovce a iné. Pôda je prevažne plytká, hlinitá, so skeletnosťou nad 30% v pedone do 0,6m od povrchu. Dominantným pôdotvorným procesom je akumulácia a stabilizácia humusu. Za prítomnosti karbonátov v pôde nedochádza k zvetrávaniu a translokačným procesom. Je to pôda s melanickým karbonátovým Alc-horizontom, rôzne skeletnatým, s nadbytkom Ca, Mg a nedostatkom ďalších živín. Priemerný obsah humusu v A - horizontoch je 3,5%. Obsah a hrúbka humusu stúpajú s nadmorskou výškou. Alc – horizont prechádza cez prechodný – A/Cc horizont veľkej hrúbky priamo do pôdotvorného substrátu – Cc-horizontu. Substrát je prevažne plytká zvetralina pevnej karbonátovej horniny, skeletnatá, bez ďalších diagnostických znakov. Cc – horizont prechádza za stúpajúcej skeletnatosti do pevnej podložnej karbonátovej horniny.

Rendziny

BPEJ	TPP	
0287332	7	RAm, RAK – rendziny typické a rendziny kambizemné, stredne hlboké na vápencoch a dolomitoch, stredne ťažké až ťažké (veľmi ťažké)
0287432	7	
0792682	9	RAM – rendziny typické na výrazných svahoch: 12 – 25°, stredne ťažké až ťažké (veľmi ťažké)

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. sú všetky poľnohospodárske pôdy podľa príslušnosti do BPEJ zaradené do 9 skupín kvality pôdy. Najkvalitnejšie patria do 1. skupiny a najmenej kvalitné do 9. skupiny. Prvé 4 skupiny sú chránené podľa §12 zákona o ochrane poľnohospodárskej pôdy a možno ich dočasne alebo trvale použiť na nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch, ak nie je možné alternatívne riešenie. V trase navrhovanej rýchlostnej cesty sa vyskytujú chránené pôdy v katastri Mníchovej Lehoty v okolí Turnianskeho potoka.

III.6.9 Biota

III.6.9.1 Flóra

Plánovaná trasa rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce prechádza z veľkej časti územím, ktoré je dlhodobo človekom využívané a silne pozmenené (poľnohospodárska činnosť, dopravná sieť a pod.). Trasa R2 prechádza v území na krátkom úseku tromi rozdielnymi geomorfologickými celkami:

Sústava	Alpsko - himalájska		
Podsústava	Karpaty		Panónska panva
Provincia	Západné Karpaty		
Subprovincia	Vonkajšie Západné Karpaty	Vnútorne Západné Karpaty	Západopanónska panva
Oblasť	Slovensko-moravské Karpaty	Fatransko-tatranská	Podunajská nížina
Celok	Považské podolie	Považský Inovec	Podunajská pahorkatina
Podcelok	Trenčianska kotlina	Vysoký Inovec	Nitrianska pahorkatina
Časť			Bánovská pahorkatina

Oblasť Trenčianskej kotliny a Nitrianskej pahorkatiny je budovaná neogénnymi horninami, kým oblasť Považského Inovca medzi nimi tvoria v osi stavby horniny mezozoika vnútorných Karpát, najmä rôzne typy vápencov a dolomity.

Potenciálna prirodzená vegetácia do značnej miery kopíruje geológiu podložia. V oblasti výskytu neogénnych hornín ide o karpatské dubovo-hrabové lesy, v malej miere aj dubové a dubovo-cerové lesy, kým v oblasti mezozoických hornín sú to bukové a jedľovo-bukové lesy a bukové lesy na vápnom a dolomitovom podloží. V nivách potokov sú potenciálne jelšové lesy na nivách podhorských a horských vodných tokov.

Najmä oblasť Trenčianskej kotliny a Nitrianskej pahorkatiny predstavuje intenzívne obhospodarovanie poľnohospodársku krajinu s malými enklávami lesných porastov, kým v oblasti Považského Inovca prechádza údolím Turnianskeho potoka, rozdeľujúcim kompaktné lesné porasty. Lesné porasty v okolí trasy ležia v dubovo-bukovom a bukovo-dubovom lesnom vegetačnom stupni. Reálna vegetácia do veľkej miery reflektuje potenciál krajiny a lesy v okolí trasy R2 svojím druhovým zložením patria do vyššie uvedených typov.

V rámci podkladov pre vypracovanie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola vypracovaná Orientačná inventarizácia biotopov európskeho a národného významu v trase navrhovanej zmeny rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce (Mgr. Milan Barlog, Vodné zdroje Slovakia, s.r.o. Bratislava, 2017). V nasledujúcom texte uvádzame len lokality s identifikovaným výskytom biotopov národného aj európskeho významu, celá inventarizácia biotopov je súčasťou podkladov pre oznámenie o zmene navrhovanej činnosti.

Lokalita č. 1. Ľavostranný bezmenný prítok Turnianskeho potoka (podľa mapového podkladu stavby ide o Turniansky potok) v k. ú. Mníchova Lehota. Brehové porasty a porasty v pravej časti údolia potoka.

E3: *Alnus glutinosa* 50 %, *Fraxinus excelsior* 5 %, *Salix fragilis* 45 %.

E2: *Salix cinerea*, *Corylus avellana*, *Sambucus nigra*, *Swida sanguinea*, *Humulus lupulus*.

E1: *Deschampsia caespitosa*, *Urtica dioica*, *Rubus caesius*, *Caltha palustris*, *Myosotis scorpioides*, *Aegopodium podagraria*.

Porast podľa predbežnej obhliadky pravdepodobne tvorí biotop európskeho významu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (91E0*). Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

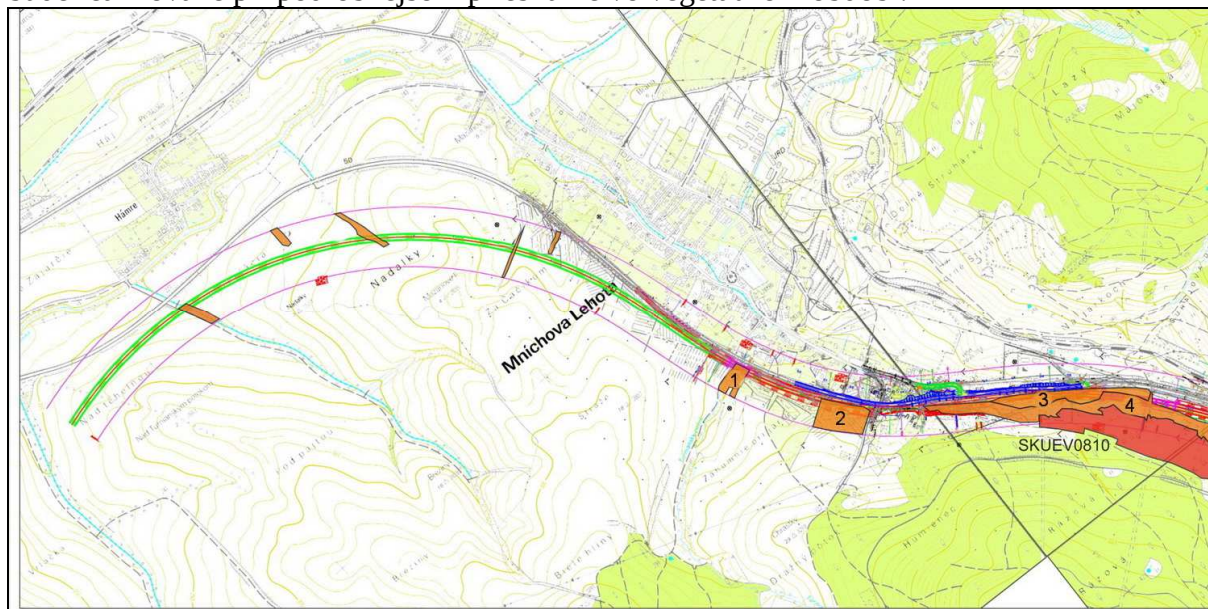
Lokalita č. 2. Blok intenzívne využívaných trvalých trávnych porastov s výsadbou ovocných drevín a porastmi prirodzene sa vyskytujúcich krovín a drevín. Plocha lúčnych porastov neniesla znaky intenzifikácie, malý počet zistených druhov spôsobilo dôsledné jesenné vykosenie a neskorý termín prieskumu.

E3: *Malus domestica*, *Prunus domestica*, *Betula pendula*, *Cerasus avium*.

E2: *Prunus spinosa*, *Swida sanguinea*, *Ligustrum vulgare*.

E1: *Arrhenatherum elatius*, *Festuca* sp., *Trifolium pratense*, *Taraxacum officinale*, *Leontodon autumnalis*, *Jacea pratensis*, *Achillea millefolium*, *Plantago lanceolata*, *Fragaria viridis*, *Galium mollugo*.

Porast pravdepodobne tvorí biotop európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510). Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.



Obr. 1: Inventarizácia biotopov v úseku km 0,000 – 0,700

Lokalita č. 3. Turniansky potok (podľa mapového podkladu stavby ide aj o potok Mníchovka). Rozsiahly úsek prirodzene tečúceho podhorského potoka so sprievodnými brehovými porastmi v k. ú. Mníchova Lehota. Súčasťou vymedzeného polygónu je aj lesný porast č. 346b.

E3: *Alnus glutinosa* 50 %, *Fraxinus excelsior* 5 %, *Salix fragilis* 40 %, *Carpinus betulus* 5 %.

E2: *Salix cinerea*, *Salix purpurea*, *Corylus avellana*, *Sambucus nigra*, *Swida sanguinea*, *Ligustrum vulgare*, *Prunus spinosa*, *Humulus lupulus*.

E1: *Deschampsia caespitosa*, *Phalaroides arundinacea*, *Urtica dioica*, *Rubus caesius*, *Caltha palustris*, *Myosotis scorpioides*, *Mentha longifolia*, *Filipendula ulmaria*, *Asarum europaeum*, *Glechoma hederacea*, *Aegopodium podagraria*.

Porast tvorí pravdepodobne biotop európskeho významu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (91E0*), čomu nasvedčuje aj fakt, že časť porastov potoka na území SKUEV0810 Rúbanice tvorí predmet ochrany ÚEV. Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

Lokalita č. 5. Okrajové časti lesných porastov č. 346a, 351a, 351b v k. ú. Mníchova Lehota.

E3: *Fagus sylvatica* 60 %, *Quercus petraea* agg. 34 %, *Carpinus betulus* 10 %, *Acer pseudoplatanus* 5 %, *Populus alba* 1 %.

E2: *Ligustrum vulgare*, *Fagus sylvatica*.

E1: *Carex pilosa*, *Astrantia major*, *Galium odoratum*, *Geum urbanum*, *Viola* sp.

Na základe prípravných prác (kapitola 4. metodiky Mapovanie lesných biotopov) a obhliadky lesa na trase plánovanej rýchlostnej cesty porasty pravdepodobne tvoria biotop európskeho významu Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (9130). Spresnenie prítomnosti a stavu

biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

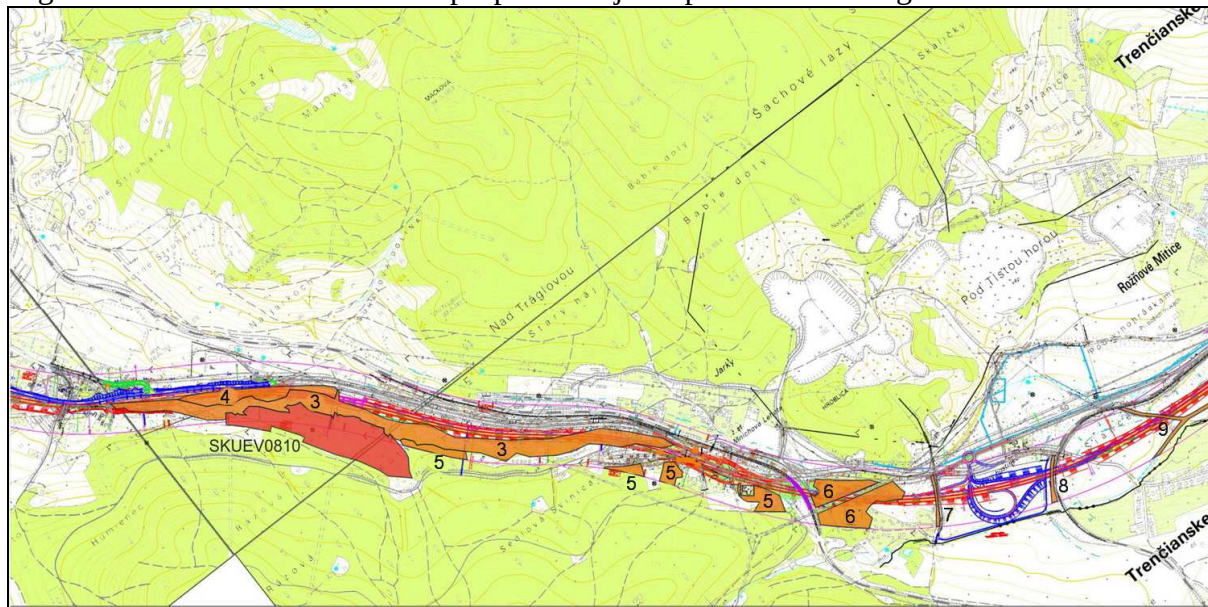
Lokalita č. 6. Lesné porasty č. 354a a 354b v k. ú. Mníchova Lehota.

E3: *Fagus sylvatica* 60 %, *Quercus petraea* agg. 30 %, *Carpinus betulus* 10 %.

E2: *Ligustrum vulgare*,

E1: *Carex pilosa*, *Astrantia major*, *Galium odoratum*, *Geum urbanum*, *Viola* sp., *Asarum europaeum*, *Glechoma hederacea*.

Porasty pravdepodobne tvoria biotop európskeho významu Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (9130). Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.



Obr. 7: Inventarizácia biotopov v úseku km 0,700 – 4,300

Lokalita č. 17. Južná časť porastov 529a a 529b v k. ú. Svinná. Prvá etáž porastu 529a bola v zmysle predpisu v PSoL v nedávnej minulosti vyrúbaná, druhá etáž však predstavuje v súčasnosti zabezpečený porast.

E3: *Quercus petraea* agg. 50 %, *Quercus cerris* 30 %, *Carpinus betulus* 10 %, *Pinus sylvestris* 5 %, *Cerasus avium* 5 %.

E2: *Ligustrum vulgare*, *Swida sanguinea*, *Quercus petraea* agg., *Quercus rubra*.

E1: *Rubus caesius*, *Viola* sp., *Glechoma hederacea*, *Stenactis annua*.

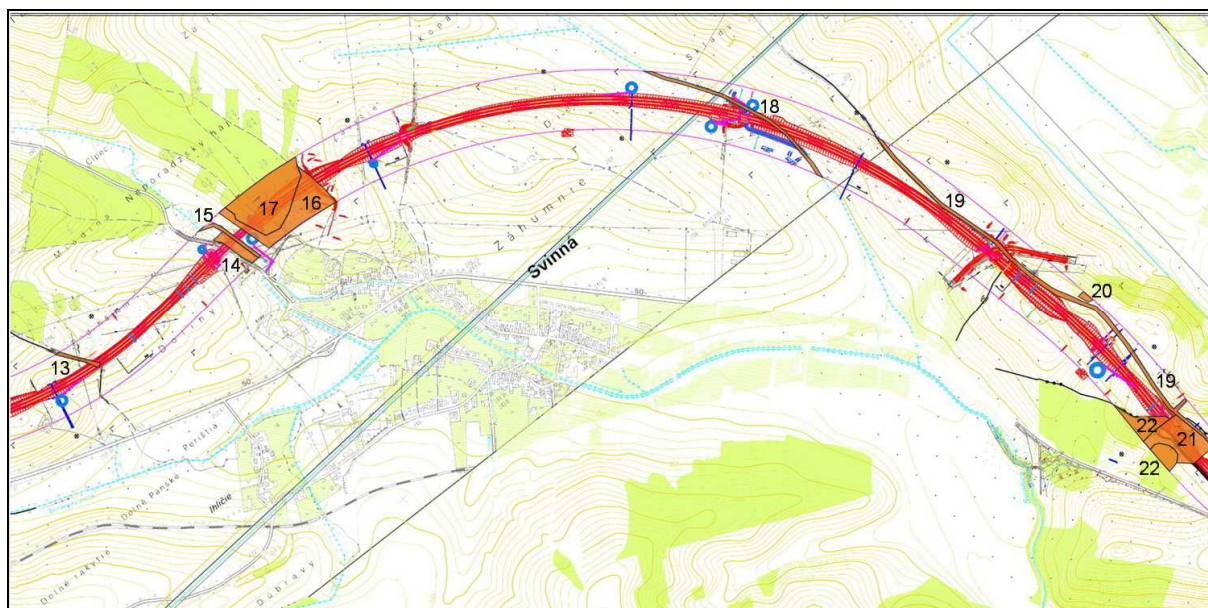
Porasty podľa PSoL tvoria biotop národného významu Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské, pravdepodobne však vzhľadom na zastúpenie duba cerového ide skôr o biotopy európskeho významu Ls3.4 Dubovo-cerové lesy (91M0), prípadne Ls2.2 Dubovo-hrabové lesy panónske (*91G0). Spresnenie prítomnosti, druhu a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

Lokalita č. 20. Porast charakteru lesa nadväzujúci na okrajovú časť lesného porastu č. 526 v k. ú. Hornáň.

E3: *Quercus petraea* agg. 50 %, *Quercus cerris* 30 %, *Carpinus betulus* 14 %, *Pinus sylvestris* 5 %, *Cerasus avium* 1 %.

E2: *Ligustrum vulgare*, *Swida sanguinea*, *Rosa canina*, *Prunus spinosa*.

Porasty pravdepodobne tvoria o biotopy európskeho významu Ls3.4 Dubovo-cerové lesy (91M0). Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.



Obr. 8: Inventarizácia biotopov v úseku km 8,000 – 12,600

Lokalita č. 21. Časť rozsiahlejšej enklávy trvalých trávnych porastov v k. ú. Dežerice. Príľahlé trávne porasty v bezprostrednom okolí sú buď príliš intenzifikované, alebo ruderalizované kvôli absencii hospodárenia.

E1: *Arrhenatherum elatius*, *Pilosella officinarum*, *Plantago lanceolata*, *Plantago media*, *Taraxacum officinale*, *Rubus caesius*, *Achillea millefolium*, *Jacea pratensis*, *Fragaria viridis*.

Porast pravdepodobne tvorí biotop európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510). Spresnenie prítomnosti a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

Lokalita č. 22. Okrajové časti lesných porastov č. 523, 524a, 527, 528b a na ne nadväzujúce porasty charakteru lesa v k. ú. Dežerice.

E3: *Quercus petraea* agg. 50 %, *Quercus cerris* 39 %, *Carpinus betulus* 5 %, *Pinus sylvestris* 5 %, *Cerasus avium* 1 %.

E2: *Ligustrum vulgare*, *Swida sanguinea*, *Quercus petraea* agg., *Rosa canina*, *Crataegus oxyacantha*.

E1: *Rubus caesius*, *Viola* sp., *Glechoma hederacea*.

Porasty podľa PSOL tvoria biotop národného významu Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské, pravdepodobne však vzhľadom na zastúpenie duba cerového ide skôr o biotopy európskeho významu Ls3.4 Dubovo-cerové lesy (91M0), prípadne Ls2.2 Dubovo-hrabové lesy panónske (*91G0). Spresnenie prítomnosti, druhu a stavu biotopu a podrobnejšie zhodnotenie vegetácie v ňom bude realizované pri podrobnejšom prieskume vo vegetačnom období.

III.6.9.2 Fauna

Zo zoogeografického hľadiska patrí sledované územie do zóny stepí eurosibírskej podoblasti, príľahlé pohoria do zóny listnatých lesov eurosibírskej podoblasti. Stepné elementy prenikli a prenikajú aj do xerothermných biotopov pohorí. Zväčša ide o biotopy ovplyvnené antropogénnou činnosťou.

Z chránených rodov a druhov živočíchov sa v záujmovom území vyskytujú napr. askalafus (*Ascalaphus*), cikáda viničná (*Tibicen haematodes*), modlivka zelená (*Mantis religiosa*), pestroň vlkovcový (*Zerynthia polyxena*), jašterica zelená (*Lacerta viridis*), včelárik zlatý (*Merops apiaster*) a stovky ďalších vzácných a ohrozených druhov.

Typicky horské druhy reprezentujú napríklad jasone (*Parnassius*), fuzáč alpský (*Rosalia alpina*), mlok karpatský (*Triturus montandonii*), salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*), piskor vrchovský (*Sorex alpinus*), myšovka vrchovská (*Sicista betulina*), netopiere (*Vespertilionidae*), rys ostrovid (*Lynx lynx*).

Najčastejšie vyskytujúcim sa zástupcom fauny v kraji je jelenia, srnčia a diviacia zver. Vyskytuje sa tu aj introdukovaná zver - muflón a daniel. Na území Strážovských vrchov a Považského Inovca má zastúpenie i najväčšia šelma - medveď hnedý (*Ursus arctos*).

Územie Strážovských vrchov vyniká veľkou druhovou diverzitou živočíšstva. Okrem lesných druhov sa vyskytujú aj druhy v skalných, lúčnych, xerothermných a mokraďových biotopoch.

III.6.10 Chránené územia a ochranné pásma

A) Chránené územia podľa zákona č.364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v km 3,163 – 7,570 podľa zákona o vodách § 5 zákona č. 364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov vyhláseným OP II. stupňa prírodných minerálnych stolových vôd Trenčianske Mitice, v km 5,524 – 7,184 prechádza rýchlostná cesta R2 ochranným pásmom vodného zdroja Červený hostinec PHO II. stupňa, ďalej prechádza zraniteľnými oblasťami obcí a citlivými oblasťami podľa NV SR č.617/2004. V širšom okolí sa nachádza aj CHVO Strážovské vrchy.

B) Chránené územia podľa zákona č. 44/1988 Z.z. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov

V širšom okolí projektovanej rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce sa nachádzajú chránené ložiskové územia - ložiská pre získanie stavebného materiálu:

- ložisko Rožňové Mitice - Mníchova Lehota: surovina – vápenec
- ložisko Trenčianske Mitice I: surovina – dolomit
- ložisko Trenčianske Mitice - Kostolné Mitice: surovina - stavebný kameň,
- ložisko Soblahov: surovina - stavebný kameň,
- v Trenčianskej Turnej (v blízkosti Mníchovej Lehoty) sa nachádza neotvorené ložisko tehliarskych surovín.

C) Chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov

Národná sieť chránených území

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza územím, na ktorom v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí 1. stupeň ochrany, t.j. všeobecná ochrana. Do lokalít národnej sústavy chránených území ani do ich ochranných pásiem stavba nezasahuje.

Najbližšie položené veľkoplošné chránené územie je CHKO Strážovské vrchy.

Trasa R2 v úseku km 4,000 – 4,380 prechádza v blízkosti **Prírodnej pamiatky Mitická slatina**. Chránené územie bolo vyhlásené na ochranu zvyšku slatinného rašeliniska ako útočiska

mokradnej fauny a flóry i geologického útvaru pre vedecké a výskumné ciele, ako aj významnú ekostabilizačnú funkciu. Na území platí 4. stupeň ochrany. PP nemá vyhlásené ochranné pásmo. V zmysle §17 ods. 8 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov ochranné pásmo PP zahŕňa územie do vzdialenosti 60 m smerom von od jej hranice a platí v ňom 3. stupeň ochrany. Mitická slatina je súčasne evidovaná ako **regionálne významná mokraď** na výmere totožnej s plochou PP. Trasa rýchlostnej cesty R2 do uvedenej PP nezasahuje.

Navrhovaná prírodná pamiatka Rúbanice je lokalita s potenciálom na vyhlásenie vyššieho stupňa ochrany evidovaná Správou CHKO Biele Karpaty. Predmetom ochrany je pramenisko a mokraď s tufovými usadeninami, ide o poslednú známu lokalitu spoločenstva *Carici flavae* – *Cratoneuretum* s výskytom druhu sitina pošvatá (*Juncus subnodulosus*) v karpatskopanónskej oblasti, na ploche asi 2 ha. Mokraď je významná nielen z floristického, ale aj z fytoecologického hľadiska. Lokalita patrí k najcennejším malakozoologickým penovcovým prameniskám s výskytom druhov európskeho významu pimplík močiarny (*Vertigo angustior*) a pimplík bruškátý (*Vertigo moulinsiana*).

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v tesnej blízkosti (v km 1,483 len cca 12 m od okraja mostného telesa) navrhovaného chráneného územia.

Natura 2000

Sústavu Natura 2000 tvoria dva typy území:

- územia európskeho významu (ďalej len SKÚEV) vymedzené podľa smernice o biotopoch
 - chránené vtáčie územia (ďalej len SKCHVÚ) vymedzené podľa smernice o ochrane vtáctva.
- Najbližšie chránené vtáčie územie SKCHVÚ 028 Strážovské vrchy je od trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce vzdialené cca 5 km.

Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 495 z 25. októbra 2017 bola schválená Druhá aktualizácia národného zoznamu území európskeho významu, ktorou boli do pôvodného zoznamu území európskeho významu doplnené ďalšie lokality (169 nových lokalít s výskytom cenných biotopov a druhov európskeho významu). V zozname figuruje aj územie európskeho významu **Rúbanice (SKUEV0810)**. Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v úseku km 1,215 – 1,950 v tesnej blízkosti tohto územia európskeho významu. Biotop nesmie byť zasiahnutý stavbou ani prevádzkou rýchlostnej cesty R2, rovnako ako samotné koryto toku, nakoľko by to mohlo ovplyvniť vodný režim priľahlého slatiniska, ktoré je predmetom ochrany ÚEV.

SKÚEV0810 Rúbanice sa nachádza v katastrálnom území Mníchova Lehota na celkovej ploche 7,73 ha. Na území platí 4. stupeň ochrany.

Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (*91E0) a druhov európskeho významu kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), spriadač kostihojový (**Callimorpha quadripunctaria*), modráčik krvavcový (*Maculinea teleius*), pimplík mokradňný (*Vertigo angustior*), pimplík bruškátý (*Vertigo moulinsiana*).

V rámci druhej etapy budovania súvislej európskej sústavy chránených území Natura 2000 je v katastri Trenčianske Mitice doplnené aj územie európskeho významu **SKUEV 0807 Tomášovica** – pri Kostolných Miticiach. Ide o komplex xerothermných pasienkov s výskytom biotopov európskeho významu. Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza od spomínaného ÚEV vo vzdialenosti min. 1400 m.

III.6.11 Územný systém ekologickej stability

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

Biocentrá

Predstavujú ekosystém alebo skupinu ekosystémov, ktoré vytvárajú trvalé podmienky pre rozmnožovanie, úkryt, výživu živých organizmov a na zachovanie a prirodzený vývoj ich spoločenstiev.

Podľa ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja v znení zmien a doplnkov (2012) sa v sledovanom území nachádzajú prvky ÚSES na regionálnej úrovni:

Regionálne biocentrum (RBc)

RBc 40 Považský Inovec

RBc 41 Svinica

RBc 79 Horné Bory

RBc 80 Vlčkov

RBc 81 Ruskovce

RBc 82 Hradniansky potok

RBc 105 Žužlatiny

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v katastri obce Svinná východným okrajom RBc Vlčkov

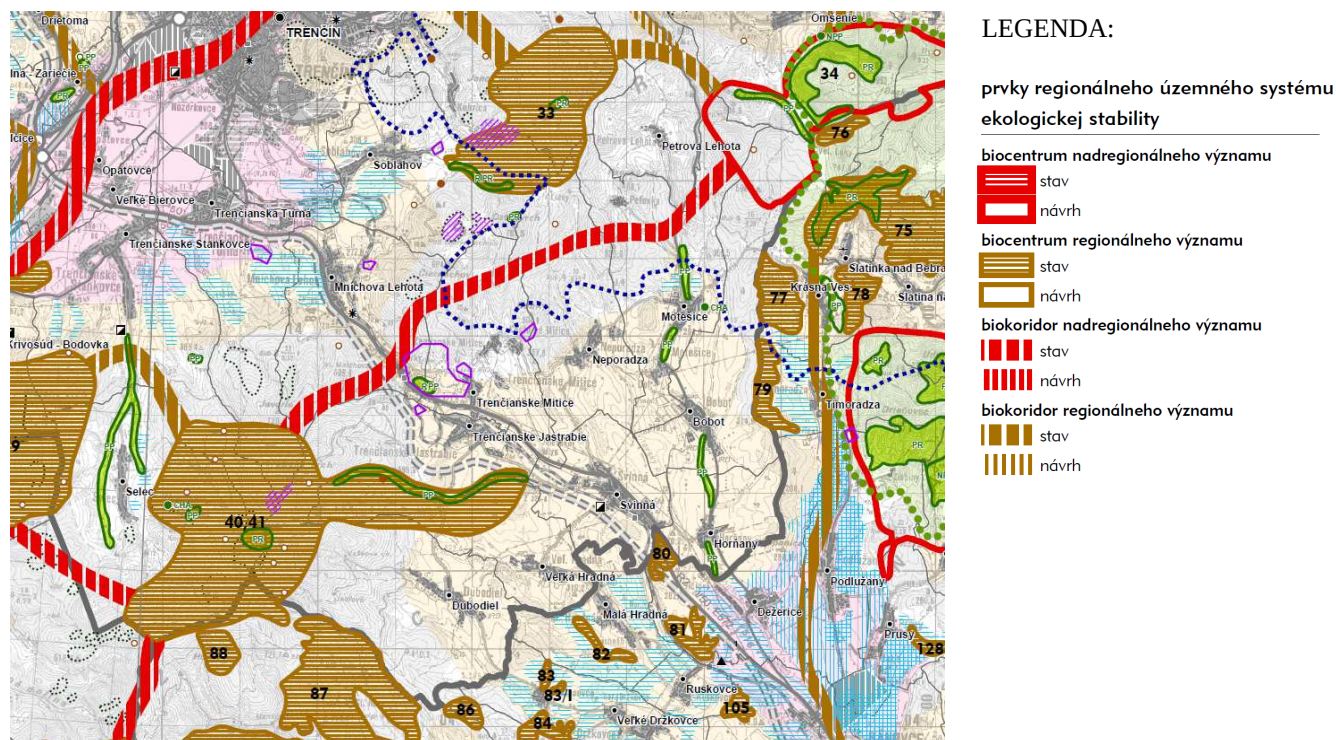
Biokoridory

Predstavujú priestorovo prepojený súbor ekosystémov, ktoré spájajú biocentrá. Umožňujú migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, na ktoré priestorovo nadväzujú interakčné prvky. Územím, dotknutým stavbou rýchlostnej cesty prechádza terestrický Nadregionálny biokoridor hrebeňov Považského Inovca a Strážovských vrchov, ktorý križuje rýchlostnú cestu pod Mníchovou Lehotou.

Nadregionálny terestrický biokoridor prechádza hrebeňom Považského Inovca a Strážovských vrchov. Spája biocentrá nadregionálneho významu Tematínske vrchy – Kňazí vrch – Javorníček s ďalšími biocentrami Považského Inovca a Strážovských vrchov. Ako biokoridor sú uvažované celé lesné celky v obidvoch pohoriach, pričom jeho priepustnosť je výrazne obmedzená existenciou a súbehom silných bariérových prvkov cesty I/9 a železnice.

Migračný koridor pre ťah vtáctva - je špecifický biokoridor medzi Považským podolím a Bánovskou pahorkatinou v zúženom priestore medzi hypsometricky vyzdvihnutými časťami Považský Inovec a Strážovské vrchy. Je napojený na najvýznamnejší koridor pre ťah vtáctva na Slovensku Považské podolie a na Bánovskú pahorkatinu, ktorá tvorí postupný prechod k ďalšiemu migračnému koridoru popri rieke Nitra. Využívajú ho najmä dravce (myšiak lesný, myšiak severský, kaňa sivá, kaňa močiarna, včelár lesný, orol kráľovský), bociany atď.

V katastroch jednotlivých dotknutých obcí sú v rámci územnoplánovacej dokumentácie vyčlenené prvky územného systému ekologickej stability na miestnej úrovni. Takýmito prvkami sú miestne vodné toky a ich sprievodné porasty, súvislejšie lesné porasty, remízy a nelesná drevinná vegetácia. Kolízie trasy rýchlostnej cesty R2 s uvedenými prvkami ÚSES sú popísané v časti IV.1.8.



Obr.9 ÚSES Trenčianskeho kraja, výrez z mapy prvkov ÚSES

III.6.12 Kultúrne pamiatky

Významnejšie kultúrno-historické pamiatky sa v sledovanom území vyskytujú najmä v samotnom okresnom meste. V dotknutých obciach sa okrem cirkevných stavieb a objektov ľudovej architektúry významnejšie objekty nenachádzajú. V katastroch obcí dotknutých stavbou sa nachádzajú:

- Gotický kostol s. Trojice zo 14. storočia v Mníchovej Lehotě,
- Pôvodne gotický kostol sv. Juraja v Rožňových Miticiach,
- Renesančný kaštieľ v Rožňových Miticiach,
- Kaštieľ a kostol z r. 1937 v Trenčianskom Jastrabí,
- Secesný kostol sv. Kríža z r. 1923 vo Svinnej.

III.6.13 Archeologické lokality

Archeologické lokality

Na základe vykonaného prieskumu možno predpokladať výskyt archeologických lokalít vo viacerých polohách. Priamo v trase plánovanej rýchlostnej cesty R2 sa evidujú nateraz iba tri známe archeologické lokality.

Lokalita 1

Mníchova Lehota

Poloha: v km 0,6 – 1,3 R2

Druh náleziska: sídlisko?

Datovanie: pravek, stredovek

Nálezy: limnokvarcity a zlomky keramiky z praveku a stredoveku

Lokalita 2

Trenčianske Jastrabie

Poloha: v km 4,3 – 5,3 R2

Druh náleziska: sídlisko?

Datovanie: stredovek

Nálezky: zlomky keramiky z neskorého stredoveku

Lokalita 3

Hornáňany

Poloha: v km 12,3 – 12,7 R2

Druh náleziska: sídlisko?

Datovanie: pravek

Nálezky: nevýrazné zlomky pravekej keramiky naznačujú možný výskyt sídliska

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP) je potrebné zabezpečiť vykonanie podrobného archeologického povrchového prieskumu spojeného výberovým geofyzikálnym prieskumom, prípadne i sondážou (vzhľadom na zalesnenosť terénu a lúky a pasienky je povrchový prieskum málo efektívny). Na základe výsledkov podrobného prieskumu v rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie bude potrebné bezodkladne začať archeologické výskumy – minimálne 3 mesiace pred začiatkom výstavby (mimo mesiacov december – február). Výsledkom prieskumu bude podrobná štúdia hodnotenia kvality jednotlivých archeologických lokalít a určenie objektívnych požiadaviek na ich záchranný výskum (časový a finančný rozsah).

III.6.14 Obyvateľstvo

Riešený úsek rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce sa nachádza v Trenčianskom kraji v okresoch Trenčín a Bánovce nad Bebravou.

Okres Trenčín je okres v Trenčianskom kraji. Má rozlohu 675 km², žije tu 113 945 obyvateľov a priemerná hustota zaľudnenia je 169 obyvateľov na km² (údaje k 31. 12. 2015).

Okres je ľudnatý a husto osídlený, avšak osídlenie nie je rovnomerné. V okrese je 34 obcí, z toho 3 mestá. Okresným mestom je mesto Trenčín s počtom obyvateľov 55 698 v roku 2015.

Riešený úsek rýchlostnej cesty R2 prechádzajúci okresom Trenčín je v dotyku s obcami, ktorých základné demografické charakteristiky sú dokumentované v tabuľke:

MNÍCHOVÁ LEHOTA	Okres: TRENČÍN
Rozloha	16,62 km ²
Počet obyvateľov v roku 2015	1221
Hustota osídlenia	74 obyv./km ²
Index vitality	82 – regresívny typ populácie
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	17,5 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	61,2 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	21,3 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	50,0 %

TRENČIANSKE MITICE	Okres: TRENČÍN
Rozloha	12,84 km ²
Počet obyvateľov v roku 2015	767
Hustota osídlenia	59,74 obyv./km ²
Index vitality	83 - regresívny typ populácie

Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	18,51 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	59,19 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	22,30%
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	48,63 %

SVINNÁ	Okres: TRENČÍN
Rozloha	8,60 km ²
Počet obyvateľov v roku 2015	1594
Hustota osídlenia	185,35 obyv./km ²
Index vitality	68,5 - regresívny typ populácie
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	15,7%
Podiel obyvateľov produktívneho veku	61,4 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	22,9 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	49,78 %

HORNANY	Okres: TRENČÍN
Rozloha	6,71 km ²
Počet obyvateľov v roku 2015	445
Hustota osídlenia	66,32 obyv./km ²
Index vitality	128 – stabilizovaný typ populácie
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	16%
Podiel obyvateľov produktívneho veku	71,5%
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	12,5%
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	49%

Okres Bánovce nad Bebravou je okres v Trenčianskom kraji, ktorý má rozlohu 462 km² s počtom obyvateľov zaznamenaných 36 742. Hustota osídlenia je 80 obyv./km².

Je druhým okresom Trenčianskeho kraja s najmenším počtom obyvateľov, avšak s priaznivým demografickým vývojom, čo súvisí s jeho vekovou štruktúrou. V okrese je 42 sídiel z toho 1 je mesto. Územie má veľmi rozdrobenú sídelnú sieť. Okrem mesta Bánovce nad Bebravou, ktoré je okresným sídlom, s počtom 18 823 obyvateľov v roku 2015, sa tu nenachádza ani jedno sídlo s počtom viac ako 2000 obyvateľov.

Riešený úsek rýchlostnej cesty R2 prechádzajúci okresom Bánovce nad Bebravou prechádza cez katastrálne územie obce Vlčkovce, ktorá je od roku 1964 súčasťou obce Dežerice.

DEŽERICE	Okres: BÁNOVCE NAD BEBRAVOU
Rozloha	13,04 km ²
Počet obyvateľov v roku 2015	923
Hustota osídlenia	70,78 obyv./km ²
Index vitality	147 – stabilizovaný rastúci typ populácie
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	18,8%
Podiel obyvateľov produktívneho veku	68,4%
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	12,7%
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	48,8%

Súčasný zdravotný stav obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov – ekonomická a sociálna situácia, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti ako aj životné prostredie.

Systematickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľstva úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t.j. nádej na dožitie. Stredná dĺžka života pri narodení u mužov v roku 2016 dosiahla na Slovensku 73,71 rokov a u žien 80,41 rokov. Možno je sledovať postupný nárast strednej dĺžky života ako aj postupné približovanie strednej dĺžky života pri narodení u mužov a u žien.

Úmrtnostné pomery sú výsledkom zdravotnej starostlivosti, životného štýlu obyvateľstva vrátane výživy a fyzického pohybu, kvality životného prostredia, intenzity psychickej, sociálnej a ekonomickej záťaže populácie. Ďalšími faktormi sú vek, pohlavie, genetické dispozície, vzdelanie, rodinný stav.

V roku 2016 zomrelo na Slovensku spolu 52 351 ľudí. Z hľadiska podielov tvorili muži 51,12 % a ženy 48,88%. Z celkového počtu zomrelých mužov bolo až 34,5% v kategórii ekonomicky aktívnych ľudí, t.j. vo veku 15 – 64 rokov, vo veku nad 65 rokov bolo 64,6% zomrelých. U žien tvorila veková kategória 15-64 rokov 15,5%, kategória nad 65 rokov až 83,7%.

Zomrelí podľa vekových kategórií	Slovenská republika		Trenčiansky kraj		Okres Trenčín		Okres Bánovce nad Bebravou	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
Zomrelí spolu	26 764	25 587	3119	2877	529	546	211	168

Podstatná časť úmrtnosti obyvateľstva sa sústreďuje do 5 hlavných kapitol príčin smrti. Z celkového počtu 52 351 až 25 240 ľudí zomrelo na niektorú z diagnóz chorôb obehovej sústavy (48,21%). Najviac úmrtí bolo evidovaných na chronickú ischemickú chorobu srdca (12 052, tj. 23,0% všetkých úmrtí !) a infarkt myokardu (2522, t.j. 4,81%). Na nádorové ochorenia zomrelo spolu 13 564 ľudí (t.j. 25,90%). Najčastejšími diagnózami bol zhubný nádor priedušnice, priedušiek a pľúc (2266, t.j. 4,32%), zhubný nádor hrubého čreva (1176, t.j. 2,24%) a zhubný nádor prsníka (1029, tj. 1,96%). Z vonkajších príčin úmrtnosti (2737) pri dopravných nehodách zomrelo 365 ľudí. U mužov bola v roku 2016 viac ako 3 krát vyššia úmrtnosť na následky dopravných nehôd oproti ženám (283/82). Vyššia úmrtnosť mužov je aj v dôsledku rôznych popálenín, otráv a úmrtnosti z dôvodu násilia.

Úmrtnosť obyvateľstva v r 2016 podľa vybraných chorôb (na 100 000 obyvateľov)

Ochorenie	Úmrtnosť podľa príčin smrti							
	Slovenská republika		Trenčiansky kraj		Okres Trenčín		Okres Bánovce nad Bebravou	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
Zomrelí spolu	26 764	25 587	3119	2877	529	546	211	168
nádorové ochorenia (kap. II.)	7616	5948	907	679	185	152	62	52
choroby obehovej sústavy (kap. IX.)	11 293	13 947	1369	1607	218	299	85	82
choroby dýchacej sústavy (kap. X.)	2004	1597	203	164	28	26	15	8
choroby tráviacej sústavy (kap. XI.)	1717	1116	175	115	24	13	13	6
vonkajšie príčiny úmrtnosti (kap. XX.)	1945	792	252	88	35	19	23	5
a (dopravné nehody V01-V99)*	(283)	(82)	(21)	(9)	(6)	(3)	(1)	(1)

Zdroj: www.statistics.sk

III.6.15 Stav územnoplánovacej dokumentácie

ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja

Zmeny a doplnky č.2 Územného plánu veľkého územného celku Trenčianskeho kraja, boli schválené v Zastupiteľstve Trenčianskeho samosprávneho kraja dňa 26.10.2011, uznesením číslo 297/2011 a ich záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením (VZN) číslo 8/2011. VZN nadobudlo právoplatnosť 25.11.2011.

V máji 2017 bol vypracovaný Návrh Zmien a doplnkov č.3 Územného plánu veľkého územného celku Trenčianskeho kraja (AŽ Projekt, s.r.o. Bratislava, 2017). V grafickej a záväznej časti ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja v znení zmien a doplnkov je zapracovaná - procesom EIA posudzovaná a rezortom dopravy záväzne určená - trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku od križovatky s diaľnicou D1 Chocholná po mesto Nováky.

V čase spracovania Zmien a doplnkov č.3 (2017) bola spracovaná Štúdia realizovateľnosti rýchlostnej cesty R2 v úseku medzi jej pripojením na diaľnicu D1 v Chocholnej po mesto Nováky. Trasa rýchlostnej cesty R2 medzi križovatkou diaľnice D1 Chocholná v Trenčíne a Novákmi je rozdelená na 5 úsekov. Všetky stavebne nerealizované úseky majú vydané právoplatné územné rozhodnutie. V rámci štúdie realizovateľnosti môže dôjsť k parciálnym variantom zmien trasy lokálneho významu. V prípade výberu inej lokálnej varianty - než tej ktorá prešla procesom EIA, resp. je na ňu vydané územné rozhodnutie alebo stavebné povolenie - bude štúdia realizovateľnosti slúžiť ako podklad pre proces EIA, územnú ochranu a pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie.

Mníchova Lehota

Obec má schválený Územný plán obce Mníchova Lehota (SAŽP, Banská Bystrica, CMŽP Žilina, 2010). Zmeny a doplnky č. 1 (05/2016)

Trasa rýchlostnej cesty R2 v katastri obce Mníchova Lehota smerovo korešponduje s trasou podľa dokumentácie na územné rozhodnutie (Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce, DÚR, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2008). V tomto zmysle je trasa R2 v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou.

V návrhu zmeny je trasa rýchlostnej cesty R2 v dvoch úsekoch vedená krátkymi tunelmi „Mníchova Lehota“ dĺžky 180 m a „Humienec“ dĺžky 330 m. V úseku od trate ŽSR po hranicu katastrálneho územia je trasa vedená mierne južnejšie a tvar križovatky „Mníchova Lehota“ je zmenený. Táto skutočnosť nie je v územnom pláne obce podchytená a vyžaduje zmenu v ÚPN – O Mníchova Lehota.

Zmeny a doplnky č. 1 (05/2016)

V rámci zmien a doplnkov č.1 boli navrhnuté nové plochy IBV na miestach, kde môžu byť negatívne ovplyvňované prevádzkou rýchlostnej cesty R2. V tejto súvislosti Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej len NDS) upozorňuje, že budúcim funkčným využitím navrhovaných lokalít D6, D12, D14 formou bývania v rodinných domoch, môže byť narušený komfort bývania prevádzkou rýchlostnej cesty R2 v týchto lokalitách. V prípade, že sa funkčné plochy v blízkom okolí rýchlostnej cesty plánujú využiť na bývanie je nevyhnutné venovať pozornosť posúdeniu objektivizácie hluku a prípadné prekročenie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí následne eliminovať návrhom opatrení výhradne na strane investora budúcej zástavby. Protihlukové opatrenia nebude možné nárokovat' u správcu rýchlostnej cesty, nakoľko sú vopred známe negatívne vplyvy na výstavbu;

Pre všetky investičné akcie (výstavba rodinných domov, IBV, priemyselných parkov, inžinierske siete...), ktoré budú navrhované v blízkosti rýchlostnej cesty R2 NDS požaduje :

- predložiť na vyjadrenie NDS ;
- pre výstavbu požiadať o výnimku MVDRR SR, cestný správny orgán;
- rešpektovať koridor a ochranné pásmo rýchlostnej cesty R2, ktoré je v zmysle § 11 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov vo vzdialenosti 100 metrov od osi vozovky príslušného jazdného pásu a tak ako je uvedené v záväznej časti Územného plánu obce Mníchova Lehota v kap. A.2.9. „Vymedzenie ochranných pásiem a chránených území podľa osobitných predpisov“. V súlade s ustanoveniami cestného zákona v cestných ochranných pásmach je zakázaná alebo obmedzená činnosť, ktorá by mohla ohroziť rýchlostné cesty alebo premávku na nich.

- Povoľovanie stavieb v blízkom okolí pozemných komunikácií je možné iba v prípade zabezpečenia splnenia platných limitov hluku investormi stavieb.
- Príslušný cestný správny orgán môže nariadiť vlastníkovi, správcovi alebo užívateľovi nehnuteľnosti alebo zariadenia, aby v cestnom ochrannom pásme odstránil alebo upravil stavbu.

Trenčianske Mitice

Obec má schválený Územný plán obce Trenčianske Mitice (CITYPLAN, s.r.o., Bratislava, 07/2014).

Trasa rýchlostnej cesty R2 je v územnom pláne lokalizovaná v južnej časti katastrálneho územia v kategórii R 24,5/120 podľa dokumentácie na územné rozhodnutie (Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce, DÚR, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2008).

V návrhu zmeny je trasa R2 v katastri obce Trenčianske Mitice vedená mierne južnejšie, zmenený je tvar križovatky, ktorá je premenovaná na „Trenčianske Mitice“. Trasa R2 je vedená v samostatnom koridore vedľa cesty I/9, nie priamo v jej trase. Trasa rýchlostnej cesty R2 tak, ako je navrhovaná v zmene, nie je zosúladená s ÚPN – O Trenčianske Mitice a vyžaduje zmenu územnoplánovacej dokumentácie.

V Zásadách starostlivosti o životné prostredie ÚPN – O Trenčianske Mitice je požiadavka pred výstavbou v lokalite č. 1 Pri Božích mukách a v južnej časti lokality č. 2 Pod dubmi, ktoré sa nachádzajú v dosahu vplyvu rýchlostnej cesty R2, vypracovať hlukovú štúdiu vplyvu hluku z dopravy zo štátnej cesty I. triedy a rýchlostnej cesty R2 s návrhom protihlukových opatrení.

Trenčianske Jastrabie

Obec má schválený Územný plán obce Trenčianske Jastrabie (CITYPLAN, s.r.o., Bratislava, 10/2014).

Trasa rýchlostnej cesty R2 nezasahuje do katastrálneho územia obce Trenčianske Jastrabie, je však vedená v tesnej blízkosti hranice k.ú.

Svinná

Obec má schválený Územný plán obce Svinná (AŽ PROJEKT s.r.o., Bratislava, 11/2012). V katastri obce Svinná zmena navrhovanej činnosti korešponduje s trasou rýchlostnej cesty R2 v ÚPN.

Horňany

Návrh územného plánu obce Horňany bol vypracovaný v roku 2017, ako strategický dokument je predmetom posudzovania jeho vplyvov na životné prostredie podľa § 4 odst.1 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Územný plán obce Horňany teda zatiaľ nie je schválený.

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza okrajom katastra obce Horňany v jeho západnej časti.

Dežerice

Obec Dežerice má schválený územný plán obce Dežerice (Ing.arch.Paulen, 04/2013). Trasa rýchlostnej cesty R2 je v územnom pláne zakreslená podľa ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja, Zmeny a doplnky č.2. Zmena navrhovanej činnosti nekorešponduje s trasou rýchlostnej cesty v územnom pláne obce a vyžaduje zmenu ÚPN.

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

IV.1 Vplyvy na prírodné prostredie

IV.1.1 Vplyvy na horninové prostredie

Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. Zhodnotenie IG a HG pomerov a posúdenie geologického prostredia pre trasu a jej navrhovanú zmenu je vykonané na základe archívnych podkladov (doteraz realizovaných IG a HG prieskumov v záujmovom území) a všeobecnej geologickej stavby územia.

Z geodynamických javov a procesov boli v území trasy rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a v jej blízkom okolí zistené svahové poruchy typu zosúvania a plazenia. Ide o recentné, potenciálne a stabilizované, plošné, prúdové, frontálne zosuvy a zliezanie povrchových vrstiev. Svahové pohyby sú viazané predovšetkým na kvartérne sedimenty, ale postihujúce aj vrchné úrovně neogénneho podložia. Väčšina svahových deformácií sa nachádza v širšom okolí trasy rýchlostnej cesty R2 a nemá priamy dopad na jej priebeh. Priamo cez porušené územie prechádza trasa rýchlostnej cesty R2 v km 0,9 - 1,7; v km 7,68 - 7,78; v km 13,1 - 13,2; v km 13,4 - 13,5.

Podrobné vyhodnotenie vplyvu geologického prostredia na vedenie trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce a možné opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov sú predmetom Inžinierskogeologického a hydrogeologického orientačného zhodnotenia územia (DPP Žilina, 12/2017). Na tomto mieste uvádzame len závery predmetného zhodnotenia.

Na základe prehodnotených inžinierskogeologických, hydrogeologických, stabilitných pomerov a legislatívnych rizík je možné konštatovať pre oba navrhované varianty nasledovné závery:

- predkvartérne horninové prostredie je heterogénne, po km 3,8 je tvorené mezozoickými ílovcami, pieskovecami, paleozoickými rylami, svormi, permskými horninami, od km 3,8 po km 11,72 neogénnymi ílovcami a pieskovecami, od km 11,72 neogénnymi jemnozrnnými, štrkovitými a piesčitými zeminami
- predkvartérne horninové prostredie je lokálne tektonicky porušené. V trase rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce sa predpokladajú tektonické línie v okolí km 0,9 - 3,35; 3,3 - 3,4; 3,8; 5,6 - 5,7; 6,1; 7,2; 8,6; 10,3; 10,7; 11,5; 11,73; 12,0 - 12,1; 12,65
- predkvartérne podložie je po formácie kvartérnymi sedimentami rôznej genézy a premenlivej mocnosti
- v území trasy rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a v jej blízkom okolí boli zistené viaceré svahové poruchy typu zosúvania a plazenia. Trasa rýchlostnej cesty R2 v km 0,9 - 1,7 je projektovaná v päte rozsiahleho zosuvu, priamo cez nestabilné územie prechádza v km 7,68 - 7,78, v okolí km 13,1 - 13,2; 13,4 - 13,4 je trasa v blízkosti nestabilného územia. Územia sú náchylné k zosúvaniu.
- výraznejší rozsah výmoľovej erózie bol zistený v okolí km 8,7 a v okolí km 13,0 - 13,1
- úsek trasy rýchlostnej cesty R2 prechádza v okolí km 3,163 - 7,570 ochranným pásmom II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov v Trenčianskych Miticiach vyhlásených Vyhláškou MZ SR č.66/2000 Z.z.
- mostné objekty je potrebné zakladať hĺbkovo na pilótach, pri zakladaní mostných objektov je potrebné rešpektovať výsledky hydrochemického zhodnotenia

- problémom bude zabezpečenie únosnosti a stability podložia násypov v miestach, ktoré sú náchylné k vzniku svahovej deformácie
- v mieste zárezov bude nutné rešpektovať geotechnické a hydrogeologické pomery, parametre horninového prostredia, od ktorých závisí aplikácia odvodňovacích prvkov a ochrana svahov proti erózii, zvetrávaniu a účinkom mrazu. V úrovni pláne zárezov sa v zmysle STN 73 6133 budú vyskytovať nevhodné zeminy a horniny náchylné na objemové zmeny, preto bude nutné pláň zárezov upraviť štrkodrvou na styku s použitím separačnej geotextílie, prípadne realizovať vápennú stabilizáciu v častiach s výskytom jemnozrnných deluviálnych a polygenetických zemín.
- monitorovanie podpovrchových pohybov (základné a I. kontrolné meranie) v INK-9, INK-10.

Využitelnosť zemín z výkopov a hĺbenia tunelov

Zeminy, získané z výkopov a z hĺbenia tunelov majú rôzne geotechnické vlastnosti, na základe ktorých ich môžeme roztriediť do 4 skupín vhodnosti pre použitie do násypov cestných telies:

1. skrývka – povrchová, humózná, prípadne orničná vrstva (hr.0,1 – 0,4 m) – tvorí 6,9% vytŕažených zemín, používa sa na spätné zahumusovanie svahov cestného telesa
2. vhodné kvartérne a neogénne zeminy – tvoria 10,5% vytŕažených zemín,
3. málo vhodné a podmienene vhodné zeminy s úpravou – tvoria 64,9% vytŕažených zemín,
4. nevhodné, výrazne vysokoplastické kvartérne a neogénne zeminy – tvoria 17,7% vytŕažených zemín.

Z výkopov z trasy a z tunelov sa predpokladá získať spolu 1 078 751 m³ zemín. Do násypov rýchlostnej cesty bude potrebné naviezť 1 860 068 m³ zemín. Pre bilančné vykrytie potreby použiteľných zemín do cestných násypov, ktoré chýbajú, resp. nahrádzajú nepoužiteľné zeminy z výkopov, je možné využiť vhodné triasové karbonatické horniny – gutensteinské a wettersteinské vápence a tiež ramsauské a hlavne dolomity, ktoré sa nachádzajú a ťažia v blízkych lomoch ložiska Rožňové Mitice - Mníchova Lehota a tiež ložiska Trenčianske Mitice, cca 400 – 1000 m severne nad trasou R2 v km 4,0-5,8. Kamenivo z existujúcich lomov možno zabezpečiť v dostatočnom množstve.

	Odporúčaný variant z EIA (Č2+M1+Č4)	Zmena navrhovanej činnosti
Celkový objem výkopov (tis. m ³)	465,43	1 078,75
Objem násypov (tis. m ³)	416,48	1 860,07
Objem výkopu z tunela (tis. m ³)	0	Tunel „Mníchova Lehota“ výkop -26,122; násyp – 2,441
		Tunel“ Humienec“ výkop – 130, 949; násyp – 73,592

Oproti Správe o hodnotení vplyvov (ENVICONSLT, s.r.o., 11/2003) sa predpokladá na stavbe rýchlostnej cesty R2 podstatne väčší objem výkopov a aj násypov. Vzhľadom na predĺženie trasy o 600 m, jej vedenie v samostatnom koridore vo väčšej šírke a dva nové tunelové objekty je stavba náročnejšia na zemné práce. Vo vzájomnej bilancii výkopov a násypov však vzniká nedostatok násypového materiálu, napriek tomu, že sa počíta s využitím aj menej vhodných zemín. Nedostatok materiálu bude potrebné pokryť nákupom z blízkych zdrojov.

V súčasnosti je na úsek rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce v časti km 7,100 – 14,838 vypracovaný Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum (Geofos, s.r.o. 2018), ktorým boli preskúmané inžinierskogeologické, geotechnické a hydrogeologické pomery v trase rýchlostnej cesty R2. Pre časť stavby R2 v úseku 0,000 – 7,100 je Podrobný

IGHG prieskum v štádiu rozpracovanosti. Na oba úseky tak bude úroveň poznania inžinierskogeologických a hydrogeologických vlastností prostredia na oveľa vyššej úrovni ako v štádiu spracovania EIA a bude tak možné navrhnuť podmienky výstavby a adekvátne ochranné opatrenia.

Zmena navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvu na horninové prostredie prináša:

- väčší objem zemných prác pri výkopových prácach v trase rýchlostnej cesty => väčší počet prejazdov nákladných áut na trasách medzi lokalitou výstavby a dočasnými depóniami zemín a neskôr medzi dočasnými a trvalými depóniami nevhodných zemín => zvýšený negatívny vplyv hluku a emisií z ťažkej dopravy na obyvateľstvo v období výstavby,
- nedostatok vhodného násypového materiálu na výstavbu cestného telesa => nutnosť nákupu vhodných materiálov od dodávateľov => vyššia finančná náročnosť stavby.

IV.1.2 Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii látok znečisťujúcich ovzdušie a to najmä prachových častíc z dopravy po prístupových komunikáciách a po samotnom telese rýchlostnej cesty R2. Najviac sa tento vplyv bude prejavovať pri teplom a suchom počasí trvajúcom nepretržite viac ako 15 dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Počas výstavby je veľmi dôležité dôsledné dodržiavanie dohodnutých a obcou odsúhlasených trás prístupových komunikácií na stavbu, ich dôsledné čistenie, v prípade potreby kropenie a dodržiavanie základných legislatívnych predpisov na ochranu ovzdušia, najmä Vyhlášky MŽP SR č.410/2012 Z.z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.

Počas prevádzky

Počas prevádzky rýchlostnej cesty R2 bude hlavným líniovým zdrojom emisií látok znečisťujúcich ovzdušie doprava po rýchlostnej ceste R2. Z exhalačnej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 12/2017, Podklady pre 8a) vyplýva, že najvyššia koncentrácia látok znečisťujúcich ovzdušie sa sústreďuje v bezprostrednej blízkosti trasy rýchlostnej cesty R2 a križovatky. Koncentrácie sledovaných látok NO₂, NO_x a tuhých znečisťujúcich látok nepresahujú kritickú úroveň a limitné hodnoty podľa v súčasnosti platnej legislatívy.

Výstavbou rýchlostnej cesty R2 sa intenzívna doprava a jej negatívne sprievodné javy presunie do širšieho územia. Znečistenie sa rozšíri do lokalít, v ktorých sa takýto stresový jav doteraz nevyskytoval. Zároveň sa však znížia emisie látok znečisťujúcich ovzdušie zo zbytkovej dopravy po ceste I/9, vedúcej zastavaným územím dotknutých obcí, čo bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo.

Po výstavbe rýchlostnej cesty sa zmení radiačná a energetická bilancia povrchu, nakoľko prirodzený podklad pokrytý zväčša vegetáciou sa nahradí umelým povrchom z betónu a asfaltu, ktorý má odlišnú schopnosť prijímať a odrážať slnečné žiarenie. Vzduch nad cestou sa bude rýchlejšie a viac otepľovať aj ochladzovať a obdobne aj vysušovať, ako nad prirodzeným terénom. Dôležitým zmierňujúcim opatrením budú vhodné vegetačné úpravy na svahoch rýchlostnej cesty a dôsledná revitalizácia stavbou poškodených plôch.

V porovnaní s variantom posudzovaným v EIA je vplyv navrhovanej zmeny činnosti podobný – porovnateľný. Nepredpokladá sa prekračovanie povolených hygienických limitov látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy. Stavba je však na viacerých miestach odsunutá ďalej od zastavaného územia obcí, miestami je vedená aj v krátkych tuneloch a to má pozitívny vplyv z hľadiska ovplyvnenia obyvateľstva emisiami z dopravy. Zároveň bude znížená intenzita

dopravy po ceste I/9, prípadne po jej novej preložke a to bude mať významne pozitívny vplyv na stav ovzdušia v blízkosti tejto komunikácie v intraviláne obcí.

IV.1.3 Vplyvy na povrchové vody

Počas výstavby

Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Pre takéto prípady je nevyhnutné vypracovať havarijný plán podľa Vyhlášky MŽP SR č.100/2005 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta vodných tokov, čím sa zvýši zákal čo môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu.

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky v nasledovnom rozsahu:

Križovanie vodných tokov:

- Rigel'ský potok – v km 0,114 R2
- Turniansky potok – v km 0,911 R2, km 0,901 R2,
- potok Kyslá voda – v km 4,681
- potok Pod dubmi – v km 5,684
- potok Zadná studňa – v km 6,129
- Mitický potok – v km 7,127
- potok Cípec – v km 8,598
- Svitavský potok – v km 10,559

Preložky a úpravy vodných tokov

- Preložka Turnianskeho potoka v km 0,898 R2 (cca dĺžky 185 m)
- Preložka Turnianskeho potoka v km 2,627 - 2,832 R2 (cca dĺžky 210 m)
- Preložka ľavostranného prítoku Turnianskeho potoka v km 2,853 R2 (cca dĺžky 33 m v otvorenej priekope, potom v kanalizačnej rúre do Turnianskeho potoka)
- Úprava potoka Kyslá voda v km 4,415 R2 (cca dĺžky 105 m)
- Úprava potoka Pod dubmi v km 5,640 R2 (cca dĺžky 120 m)
- Preložka Svitavského potoka v km 10,561 R2 (dĺžky 380 m)

Potenciálne rizikovým faktorom je aj zriaďovanie stavebných dvorov a zariadení staveniska.

Počas prevádzky

Výstavba rýchlostnej cesty R2 môže mať vplyv na odtokové pomery územia. Komunikácia realizovaná na násypoch na nepriepustnom podloží vytvorí v krajine bariéru prirodzenému odtoku vôd a voda sa bude akumulovať pri päte svahu rýchlostnej cesty na najnižších miestach. Tu môže dochádzať k zamokreniu poľnohospodárskych plôch, k vodnej erózii, k znemožneniu normálneho obhospodarovania.

Vody odtekajúce z vozovky obsahujú znečisťujúce látky, ktoré môžu mať vplyv na akosť vody. Jedná sa najmä o chloridy pochádzajúce z posypových solí, polycyklické aromatické uhľovodíky (PAU), fenoly a ťažké kovy (olovo, nikel, kadmium, chróm a meď). V prípade zrážkových vôd odtekajúcich z cestného telesa sa predpokladajú dva typy kontaminantov:

- posypová soľ v zimnom období,
- ropné uhľovodíky z úkvapov a oplachovania podvozkov áut pri dažďových zrážkach v priebehu roka.

Znečistenie zrážkových vôd odtekajúcich z povrchu vozovky potvrdzujú aj výsledky výskumného projektu vykonaného pre české Ministerstvo dopravy Českej republiky ukončený

v roku 2007 (D. Beránková, J. Huzlík: Kvalita a kvantita povrchového odtoku z pozemných komunikácií). Z výsledkov vyplýva, že špecifické znečistenie charakteristické extrémne vysokými koncentráciami chloridov vzniká v súvislosti so zimnou údržbou ciest, kedy sa na zaistenie zjazdnosti používajú posypové soli a solné roztoky. Posypové soli patria k látkam, ktoré sa nesorbujú, nedochádza k ich degradácii a ktoré sa nezmenené pohybujú pôdnym i horninovým prostredím (nesaturovanou zónou) a potom aj zvodneným hydrogeologickým kolektorom (saturovanou zónou). Viacero organických látok a kovov je viazaná na nerozpustné látky a prítomné ílovité častice, ktoré postupne sedimentujú v rôznych odvodňovacích zariadeniach a recipientoch. Potvrdená bola vysoká akumulácia v kaloch z dažďových usadzovacích nádrží, čo vedie až k zaradeniu týchto kalov do kategórie nebezpečného odpadu a vyžaduje pravidelnú údržbu.

Ochrana povrchových tokov pred znečistením zrážkovými vodami z povrchového odtoku je zabezpečená odvodnením rýchlostnej cesty R2, ktoré je navrhované vybudovaním kanalizačnej stokovej siete. Vzhľadom ku hydrogeologickým pomerom územia a prirodzeným vodným tokom budú zrážkové vody z cestného telesa R2 odvádzané kanalizačným systémom v úseku km 0,000 – 11,565 R2. V úseku km 11,565 – 14,839 (KÚ R2), v ktorom sa nenachádza ochranné pásmo podzemných vôd, budú zrážkové vody z R2 odvádzané do zatravnenej plochy svahov cestného telesa (zatravnený porast slúži ako filtračná zložka), do retenčno-odparovacích nádrží a do miestnych potokov.

Zrážkové vody budú v úseku 0,000 – 11,565 zachytené kanalizáciou a prečistené v odlučovačoch ropných látok. Po prečistení na požadovanú úroveň budú odpadové vody odvedené kanalizačným potrubím do príslušných recipientov – Rigel'ský a Turniansky potok, potok Kyslá voda, potok Pod dubmi, potok Zadná studňa, Sviniansky potok, Mítický potok, potok Cípec a Svitavský potok.

Niektoré potoky si vyžadujú úpravu, kde množstvo vôd do nich vypúšťané je limitované na 50 l/s. Preto odvádzané zrážkové vody do recipientov budú zadržiavané v retenčných nádržiach (RN) umiestnených (v niektorých prípadoch) rovnako ako ORL v násypoch mimo cestného telesa. Vody z RN budú do recipientov vypúšťané cez regulačný ventil prietoku s množstvom určeným správcou toku.

V Správe o hodnotení vplyvov boli uvažované nevyhnutné úpravy vodných tokov pod mostnými objektmi, preložky a smerové úpravy vodných tokov neboli konkretizované.

Oproti Správe o hodnotení vplyvov, kde bolo uvažované s odkanalizovaním celej trasy rýchlostnej cesty R2, tu je uvažované s odkanalizovaním rýchlostnej cesty len na úseku od km 0,000 – 11,565, čo predstavuje 78% celej dĺžky úseku rýchlostnej cesty. Na zvyšnom úseku, ktorý nie je vedený v blízkosti PHO vôd, budú vody z povrchového odtoku stekať voľne na svahy telesa rýchlostnej cesty, kde budú vsakovať do hlbších vrstiev násypov, pričom sa budú prirodzenými procesmi v pôdnom horizonte prečisťovať.

Všetky uvažované spôsoby odvodnenia rýchlostnej cesty sú v súlade s legislatívou na ochranu vôd. Povrchové vsakovanie cez zatravnenú humusovú vrstvu pomocou priekop, rigolov a vsakovacích nádrží patrí medzi odporúčané spôsoby vsakovania zrážkových vôd prípustné, prípadne spravidla prípustné, alebo prípustné s predčistením pomocou pieskových a štrkových filtrov, geotextílií resp. adsorpčných materiálov (aktívne uhlie, koks, zeolity, adsorbenty olejov a pod.) aj z vysoko frekventovaných pozemných komunikácií (TNV 75 9011). Navrhovaný spôsob odvodnenia je aj v súlade s metodickým pokynom Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a vládny dokumentom „Program revitalizácie krajiny a integrovaného manažmentu povodí SR, v ktorom sa uvádza potreba zadržiavania dažďovej vody v krajine.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti v oblasti vplyvov na povrchové vody je porovnateľný s variantom posudzovaným v EIA.

IV.1.4 Vplyvy na podzemné vody

Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov a hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, najmä priepustnosti a úrovne hladiny vody, ktorá podmieňuje hrúbku aeračnej zóny a samočistiacu schopnosť horninového prostredia.

V etape výstavby rýchlostnej cesty R2 v úseku prechodu cez údolia vodných tokov je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach, ktoré budú v dosahu hladiny podzemnej vody a to pri zakladaní mostov, v úseku hĺbenia tunelov, zárezov, ktoré budú zasahovať až do kolektorov podzemných vôd. Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení základových konštrukcií, resp. nepriamo ich únikom do priepustného geologického prostredia a kontaminácia podzemných vôd môže byť spôsobená presakovaním znečisťujúcich látok až do zvodnených vrstiev. Stavba v úseku km cca 1,0 – 2,5 je projektovaná v blízkosti hranice ochranného pásma PHO II. stupňa minerálnych vôd v Mníchovej Lehote. V úseku km 3,163 – 7,570 prechádza cez ochranné pásmo PHO II. stupňa minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach, zároveň prechádza v blízkosti PHO I. stupňa VZ Červený hostinec v Trenčianskych Miticiach. V tomto úseku bude tiež hĺbený tunel Humienec v dĺžke 330 m.

Pre ochranné pásmo II. stupňa prírodných minerálnych stolových vôd platia podľa Zákona č.538/2005 Z.z. obmedzenia podľa §26, §28, §40 a §50 ods.17 písm. b), ktoré je potrebné dodržať z hľadiska ochrany prírodných minerálnych zdrojov. V území rozsahu OP II. stupňa je na základe rozhodnutia možné povoliť výstavbu obytných budov a iných zariadení len pri preukázaní, že tieto negatívne neovplyvnia akosť podzemných vôd a že protihavarijné opatrenia k ochrane akosti sú dostatočne zabezpečené. Vzhľadom na uvedené je potrebné navrhnuť všetky zemné práce, t.j. ťažbu zemín, vrty, hĺbenie, inštalácie podzemných aj nadzemných vedení na základe kladného hydrogeologického posudku a vykonaní účinných zabezpečujúcich technických opatrení.

Vzhľadom na to, že navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 sa dotýka a v niektorých úsekoch prechádza ochranným pásmom II. stupňa vodárenských zdrojov resp. prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných zdrojov stolových minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach, bude nutné pri všetkých stavebných a súvisiacich činnostiach striktné dodržiavanie preventívnych ochranných opatrení. Pracovný kolektív musí byť preukázateľne poučený o rizikách manipulácie s pohonnými látkami, olejmi, mazadlami. Stavebné mechanizmy musia byť v technicky bezchybnom stave, opatrené záchytnými vaňami na zachytenie kvapkajúcich pohonných látok a olejov, ďalej je dôležité mať k dispozícii sorpčnú látku napr. vapex, perlit, piliny pre okamžitý zásah pri nehode (na bezproblémové zvládnutie mimoriadnych situácií budú vypracované havarijné, resp. i povodňové plány). Údržba a opravy vozidiel a stavebných mechanizmov sa musia vykonávať na vyhradených manipulačných plochách.

V etape prevádzky rýchlostnej cesty R2 môže dôjsť k ohrozeniu kvality podzemných vôd len v dôsledku vzniku havarijných situácií a vplyvom posypových solí pri zimnej údržbe rýchlostnej cesty. Základným opatrením na zamedzenie úniku škodlivých látok do prostredia je cestná kanalizácia. V projektovej dokumentácii je navrhnuté odkanalizovanie rýchlostnej cesty od začiatku úseku po km 11,565. Cestná kanalizácia je zaústená do recipientov cez odlučovače ropných látok. Súčasťou odlučovačov sú nádrže pre zachytenie ropných látok vybavené sorpčnými filtrami. Ďalšími objektmi, ktoré pomáhajú udržať vozidlá na ceste a zabrániť tak

ich haváriám mimo teleso sú ochranné zvodidlá a oplatenie rýchlostnej cesty, ktoré sú samozrejmosťou vybavenia rýchlostnej cesty. 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 (NEL) vo vodách.

Na rozdiel od variantu, ktorý bol posudzovaný v EIA, navrhované riešenie uvažuje s výstavbou dvoch hĺbených tunelov, z ktorých jeden (tunel „Humienec“ dĺžky 330 m) sa nachádza z veľkej časti v ochrannom pásme PHO II^o minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach a jeho výstavba predstavuje riziko ovplyvnenia režimu a kvality predmetných podzemných vôd. Miera ovplyvnenia podzemných vôd je v tomto prípade významnejšia ako bola vyhodnotená v Správe o hodnotení. Realizácia prác podlieha vydaniu záväzného stanoviska Inšpektorátu kúpeľov a žriedel pri MZ SR.

IV.1.5 Vplyvy na pôdy

Počas výstavby

V etape výstavby rýchlostnej cesty R2 vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty R2, na manipulačných pásach a na stavebných dvoroch:

- degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby i stavebné mechanizmy a v rámci stavebných dvorov. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.
- zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne má nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie. Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hĺbkovým kyprením).
- intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej cesty a v areáloch stavebných dvorov. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.

Základným opatrením na ochranu poľnohospodárskych pôd, ktoré je nevyhnutné vykonať pred začatím výstavby, je vykonať bilanciu skrávky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HH PP) v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910. Investor je, v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, povinný zabezpečiť spracovanie a vykonanie bilancie skrávky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HH PP), pričom je potrebné vykonať skrávku z plôch trvalého odňatia a jej odvezenie a rozprestretie na iných pozemkoch, prípadne zúrodnenie menej úrodných pôd. Ak je skrávka HH PP na určitý čas uložená na depóniu (skládku) investor je povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následne rozprestretie na vopred určené pozemky podľa „bilancie skrávky HH PP“.

Počas prevádzky

Počas prevádzky komunikácie sa bude prejavovať postupná pomalá kontaminácia pôdy v bezprostrednej blízkosti komunikácie, najmä vplyvom rozstreku aerosólu z vozovky. Najväčšie znečistenie pôdy môžeme očakávať v bezprostrednej blízkosti vozovky - na svahoch komunikácie.

V podmienkach neštandardnej prevádzky, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojených s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. V prípade vzniku havarijnej situácie spojených s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vo variante posudzovanom v EIA sa v časti trasy počíta aj s využitím cesty I/9 ako jednej polovice rýchlostnej cesty R2 a s výstavbou preložky cesty I/9. Záber kvalitnejšej pôdy je minimalizovaný využitím súčasného telesa cesty a prilahlých už v súčasnosti menej kvalitných pôd. Vzhľadom na väčšiu dĺžku, šírkové usporiadanie a nové smerové vedenie navrhovaného variantu je vplyv na pôdu negatívnejší ako pri odporúčanom variante. Pri tomto hodnotení však treba mať na pamäti skutočnosť, že nové smerové vedenie vyplývalo z požiadavky Záverečného stanoviska na vedenie trasy rýchlostnej cesty ako samostatnej cesty so zachovaním pôvodnej cesty I/9, čo prináša aj negatívne sprievodné vplyvy v podobe väčších záberov.

IV.1.6 Vplyvy na biotu

Nepriaznivé vplyvy na biotu sa prejavujú :

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcie biotopov ,
- vytvorením, resp. posilnením bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti komunikácie.

Vegetáciu v skúmanom území tvorí okrem súvislých lesných komplexov a fragmentov lesných spoločenstiev aj rozptýlená krajínovorná zeleň, cestné stromoradia, sprievodné a náletové porasty rastúce pozdĺž vodných tokov, poľných ciest, železnice a pri priemyselných i obytných objektoch. Stromovú a krovinovú vegetáciu tvorí najmä jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), agát biely (*Robinia pseudoaccacia*), slivka (*Prunus sp.*), jablň (Malus sp.), vrb (Salix sp.), topole (*Populus sp.*), orech (*Juglans regia*), javory (*Acer sp.*), hlohy (*Crataegus sp.*), čerešňa (*Cerasus avium*) a ďalšie. Z krovitej zelene v danej oblasti prevažuje trnka (*Prunus spinosa*), slivka (*Prunus sp.*), hloh (*Crataegus sp.*), ale aj vrb (Salix sp.), drieň (*Cornus mas*) a ruža šípková (*Rosa canina*) spolu s výmladkami materských drevín. V území výstavby rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce bolo v orientačnej inventarizácii identifikovaných približne 4500 ks stromov a 32 000 m² kríkových porastov rastúcich mimo les. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné vykonať podrobnú inventarizáciu drevín rastúcich mimo les a vyčíslieť spoločenskú hodnotu drevín, na ktoré sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom.

V rámci orientačnej inventarizácie biotopov európskeho a národného významu boli v trase rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce identifikované lokality s výskytom chránených biotopov európskeho a národného významu, ktoré sú popísané v časti III.6.9. Zo záverov prieskumu vyplýva, že **lesné biotopy** tvoria najhodnotnejšie biotopy na trase R2 Mníchova Lehota – Ruskovce a v jej bezprostrednom okolí. Veľká časť dotknutých porastov predstavuje porasty blízke prirodzeným spoločenstvám, len v malej miere ovplyvnené

nepriaznivými vplyvmi okolia, ako sú invázne druhy, znečisťovanie, poškodzovanie porastových plášťov a lemov a pod.

Nelesné biotopy reprezentujú zväčša polia, opustené plochy, agrocenózy, opustené ruderalne plochy, skládky, ktoré z environmentálneho hľadiska nemajú žiadnu hodnotu. Líniové **porasty krovín** plnia úlohu lokálnych biokoridorov, avšak ide o kombináciu najbežnejších drevín a ich likvidácia v priestore kadiaľ prechádza trasa budúcej rýchlostnej cesty nepredstavuje väčšiu ujmu. Medzi nelesnými biotopmi je len minimum plôch, ktoré sa môžu označiť ako plochy biotopov, ktorých výskyt je obmedzený buď kvôli príliš intenzívnemu hospodáreniu a obnove (rozorávanie) alebo absencii hospodárenia. Celkovo však možno povedať, že v predmetnom území je veľmi málo plôch, kde je potenciálny výskyt nelesných biotopov vôbec možný. Z invázných druhov a nepôvodných druhov bol zistený len lokálny výskyt *Solidago* sp., *Stenactis annua* a *Quercus rubra*, ktorý je pravdepodobne umelo vysadený v jednom z dotknutých lesných porastov.

Pokiaľ ide o hodnotné **biotopy tečúcich vôd**, stavbou bude najviac ovplyvnený Turniansky potok, ktorý tečie viac-menej súbežne s osou stavby a ktorého súčasťou je aj územie európskeho významu SKUEV0810 Rúbanice.

Ďalšie vodné toky, ktoré budú dotknuté výstavbou rýchlostnej cesty R2 a to najmä z dôvodu preložky tokov, resp. nevyhnutnej úpravy sú: Kyslá voda, Pod dubmi, Zadná studňa, Mítický potok, potok Cípec a Svitavský potok.

Pri zohľadnení kritérií tak, ako sú nastavené v metodickom pokyne ŠOP SR z júna 2013 a januára 2014 (veľkosť homogénnej plochy, % zastúpenia indikátorov vs. zastúpenia invázných druhov, veková štruktúra, úroveň narušenia činnosťou človeka a pod.) boli v trase budúcej rýchlostnej cesty zmapované nasledujúce biotopy európskeho alebo národného významu:

Biotopy európskeho významu pravdepodobne sa vyskytujúce v trase rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce

Kód SK	Názov biotopu	Kód NATURA
Lk Lúky a pasienky		
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky	6510
Ls Lesy		
Ls1 Lužné lesy		
Ls1.3	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy	91E0*
Ls2 Dubovo-hrabové lesy		
Ls2.2	Dubovo-hrabové lesy panónske	91G0*
Ls3 Dubové a zmiešané dubové lesy		
Ls3.4	Dubovo-cerové lesy	91M0
Ls5 Bukové a zmiešané bukové lesy		
Ls5.1	Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy	9130

Z hľadiska vplyvu na živočíšstvo sledovaného územia bude mať nepriaznivý vplyv tak etapa výstavby, ako aj etapa prevádzky cesty. Najzávažnejším priamym vplyvom je likvidácia ekosystému alebo jeho časti, pri ktorom dochádza k likvidácii živých organizmov, ale súčasne aj k likvidácii podmienok nevyhnutných pre ich život. K takýmto zásahom dochádza pri výrube väčších plôch z dôvodu výstavby križovatiek a mostných objektov, pričom v zábere stavby sú

súvislejšie plochy brehových porastov potokov, aj krajinotvorná vegetácia na priľahlých svahoch. Trasa prechádza v tesnej blízkosti územia Natura 2000 SKUEV0810 Rúbanice, čo si vyžiada zvýšené opatrenia na ochranu drevín počas výstavby. Bariérové pôsobenie líniovej stavby vo vzťahu k migrácii zveri v trase nadregionálneho biokoridoru hrebeňov Považského Inovca a Strážovských vrchov je zmiernené výstavbou objektov, ktoré umožňujú migráciu zveri v území.

IV.1.7 Vplyvy na chránené územia a územia Natura 2000

Trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce prechádza územím, na ktorom v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny platí 1. stupeň ochrany, t.j. všeobecná ochrana. Trasa rýchlostnej cesty územne nezasahuje do žiadneho z veľkoplošných a maloplošných chránených území národnej siete, ktoré sa vyskytujú v okolí navrhovanej stavby.

V úseku km 1,215 – 1,950 trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza mostným objektom v tesnej blízkosti územia siete Natura 2000 - územia európskeho významu **Rúbanice (SKUEV0810)**. Územie sa nachádza na nive Turnianskeho potoka na úpätí Považského Inovca. Celková výmera územia je 7,729 ha. Na území platí 4. stupeň ochrany. Cieľom ochrany je zachovanie priaznivého stavu mokradných aj lúčnych biotopov a fauny bezstavovcov, ktorá je na ne viazaná. Populácia modráčikov je potenciálne zraniteľná nevhodnou dobou kosby. Predmetom ochrany v území európskeho významu sú biotopy:

6510 – Nížinné a podhorské kosné lúky

7230 – Slatiny s vysokým obsahom báz

91E0 – Lužné vŕbovo – topoľové a jelšové lesy.

Druhy, ktoré sú predmetom ochrany sú: *Bombina variegata*, *Callimorpha quadripunctaria*, *Maculinea teleius*, *Vertigo angustior*, *Vertigo moulinsiana*.

Trasovanie rýchlostnej cesty R2 údolím predstavuje pre územie potenciálne riziko, rizikom sú aj úspešné zmeny a zásahy do hydrogeologických pomerov. V súčasnosti vlastníci nemajú záujem o poľnohospodárske využitie močiaru, management tejto časti zabezpečuje v nedostatočnom rozsahu Správa CHKO Biele Karpaty.

V čase spracovania správy o hodnotení vplyvov (11/2003) nebol vplyv na toto územie európskeho významu vyhodnotený. Národný zoznam území európskeho významu bol ustanovený oznámením MŽP SR č. 450/2004 Z. z. o vydaní výnosu MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu (s účinnosťou od 1. augusta 2004) a zverejnený vo Vestníku MŽP SR (ročník XII, čiastka 3/2004). Samotné ÚEV 0810 Rúbanice bolo súčasťou tzv. C etapy – druhého doplnenia zoznamu území európskeho významu, ktoré bolo ustanovené oznámením MŽP SR č. 353/2017 Z. z. o vydaní opatrenia MŽP SR č. 1/2017 zo 7. decembra 2017, ktorým sa dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004 a ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu (s účinnosťou od 1. januára 2018) a zverejnené vo Vestníku MŽP SR (ročník XXV, čiastka 6/2017).

Zmena navrhovanej činnosti predstavuje oproti variantu posudzovanému v EIA v úseku vedenom v blízkosti SKÚEV 0810 Rúbanice negatívny vplyv z dôvodu väčšieho priblíženia trasy rýchlostnej cesty R2 k chránenému územiu a z toho vyplývajúceho rizika ovplyvnenia porastov Turnianskeho potoka a vodného režimu priľahlého slatiniska, ktoré je predmetom ochrany ÚEV, najmä počas obdobia výstavby objektov rýchlostnej cesty. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné doplniť primerané posúdenie vplyvu stavby na územia siete Natura 2000.

IV.1.8 Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Trasa rýchlostnej cesty R2 sa dostáva do konfliktu s nasledujúcimi prvkami ÚSES:

Na nadregionálnej úrovni trasa rýchlostnej cesty R2 pretína terestrický biokoridor nadregionálneho významu, ktorý prechádza hrebeňom Považského Inovca a Strážovských vrchov. Ako biokoridor sú uvažované celé lesné celky v obidvoch pohoriach. Už v súčasnosti je priepustnosť biokoridoru výrazne obmedzená existenciou a súbehom silných bariérových prvkov cesty I/9 a železnice. Za účelom zmiernenia bariérového efektu sú na rýchlostnej ceste navrhované objekty mostov, konkrétne v tomto úseku most v km 1,630 so svetlou šírkou 258,0 m a podchodnou výškou 5,0 m, ktorý umožní migráciu zveri a živočíchov medzi lesmi Považského Inovca a Strážovských vrchov.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v katastri obce Svinná východným okrajom RBc Vlčkov. Prepojenie biocentra s okolitým územím zabezpečuje most nad R2 v km 12,437 – ekodukt na migračnom ťahu zveri.

Na miestnej úrovni trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v blízkosti, alebo cez nasledujúce prvky ÚSES:

MBC 1 – biocentrum miestneho významu Slatina v lokalite Medzi Jarky (Rúbanice) – je súčasťou nadregionálneho biokoridoru Považský Inovec – Strážovské vrchy, trasa R2 ho prekonáva mostným objektom v km 1,630

MBk 1 – biokoridor miestneho významu Turniansky potok (Mníchovka) – hydrický biokoridor tvorí tok s príľahlými brehovými porastmi po celej dĺžke. Trasa rýchlostnej cesty R2 ho prekonáva viacnásobne mostnými objektmi v km 0,911, 2,610.

MBk 2 - biokoridor miestneho významu Rígel'ský a Turniansky potok – hydrický biokoridor, trasa R2 ho prekonáva mostným objektom v km 0,114 so svetlou šírkou 68 m a podchodnou výškou 10,0 m.

Na území katastra Trenčianske Mitice sa v blízkosti navrhovanej zmeny trasy rýchlostnej cesty R2 nachádzajú:

MBc 1 – biocentrum miestneho významu Mitická slatina, trasa R2 je odklonená (cca 170 m) od biocentra južným smerom, k územnej kolízii nedochádza

MBk 1 – biokoridor miestneho významu Sviniansky potok – trasa R2 prechádza viacmenej súbežne s biokoridorom, ku kolízii nedochádza. Najbližšie k vodnému toku je trasa priblížená v úseku cca 6,100 – 6,400 R2, kde sa však medzi trasou rýchlostnej cesty R2 a vodným tokom nachádza cesta I/9.

MBk 2 - biokoridor miestneho významu Stráne – Skalický – trasa R2 križuje vodný tok Pod dubmi mostným objektom v km 5,639 svetlej šírky 5,4 m a s podchodnou výškou 1,20 m.

MBk 3 - biokoridor miestneho významu tok Zadná studňa – je križovaný mostným objektom v km 6,129 so svetlou šírkou 5,4 m a s podchodnou výškou 1,20 m

MBk 4 - biokoridor miestneho významu Viciansky a Mitický potok – trasa R2 križuje biokoridor mostom na R2 v km 7,127 so svetlou šírkou 178,0 m a s podchodnou výškou 10,00 m

Na území katastra Trenčianske Jastrabie sa v blízkosti zmeny trasy rýchlostnej cesty R2 nachádza MBk 1 - biokoridor miestneho významu Sviniansky potok. Trasa R2 prechádza približne súbežne s biokoridorom a ku kolízii nedochádza.

Na území katastra obce Svinná prechádza trasa rýchlostnej cesty R2 v blízkosti, resp. cez plochy navrhovaných a reálnych prvkov ÚSES:

MBc N1 – navrhované biocentrum miestneho významu Biele Kopanice – tvoria ho dva menšie lesné porasty predelené priesekmi. Trasa R2 prechádza južne vo vzdialenosti cca 150 m.

MBc 2 - biocentrum miestneho významu Mladina – lesný porast stredného veku s dubom cerovým, hrabom obyčajným, borovicou lesnou..., trasa R2 prechádza južne vo vzdialenosti cca 200 m.

MBc 3 – biocentrum miestneho významu Neporádky háj – tvorí ho súvislý lesný porast s dubom cerovým, dubom letným, borovicou lesnou, čerešňou vtáčou, jarabinou brekyňovou, a miestami aj nepôvodným agátom bielym. Trasa R2 prechádza južnou okrajovou časťou biocentra v km cca 8,65 – 9,50. V zábere stavby sú južné časti súvislého lesného porastu. Porast bude fragmentovaný, v lesnom poraste dochádza výrubom k oslabeniu porastových stien a zníženiu stability porastu, počas prevádzky tu hrozí stret so zverou, nevyhnutné je oplotenie rýchlostnej cesty.

MBk 3 – biokoridor miestneho významu potok Cípec – zregulovaný vodný tok lemovaný stromoradiím z ovocných druhov stromov. Trasa R2 ho prekonáva mostným objektom v km 8,598 so svetlou šírkou 178,0 m a podchodnou výškou 13,0 m.

MBk N2 – navrhovaný biokoridor miestneho významu Svitavský potok – medze s premenlivou pokryvnosťou a šírkou. V stromovom poschodí prevláda dub cerový, slivka domáca, v krovinnom trnka, svíb krvavý, vtáčí zob, hloh. Trasa R2 ho prekonáva v km 11,572 so svetlou šírkou 37,6 m a podchodnou výškou 5,41 m. Nevyhnutná je preložka vodného toku.

Ďalšie mimoúrovňové prechody pre malé, stredne veľké cicavce a obojživelníky cez rýchlostnú cestu R2 budú možné cez navrhované rámové priepusty:

- v km 2,100 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m)
- v km 7,750 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 41,10 m
- v km 9,175 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 53,76 m
- v km 10,150 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 38,65 m
- v km 11,000 R2 rámový priepust IZM 35/10 (2,5 m x 2,025 m), dĺžka 40,84 m
- v km 13,055 R2 rámový priepust IZM 5/10 (2,7 m x 2,750 m), dĺžka 53,63 m

Oproti variantu posudzovanému v EIA je trasa rýchlostnej cesty R2 v súlade s odporúčaním Záverečného stanoviska MŽP SR k EIA vo väčšej miere vedená v samostatnom koridore, nie v trase cesty I/9. Trasa rýchlostnej cesty R2 bude oplotená. Počet a parametre mostných objektov a navrhovaných rámových priepustov umožňujú zachovať konektivitu krajiny. V mieste nadregionálneho terestrického biokoridoru Považský Inovec – Strážovské vrchy, v lokalite Rúbanice, je trasa vedená na mostnom objekte, kým v pôvodnom riešení bolo v tomto úseku povrchové vedenie trasy R2, čo vytváralo silnú bariéru v migračnom koridore. V km 12,437 je navrhovaný samostatný ekodukt, ktorý umožní migráciu zveri medzi RBc Vlčkov a okolitým územím. Vo vzťahu k územnému systému ekologickej stability predstavuje zmena navrhovanej činnosti výhodnejšie riešenie.

IV.1.9 Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

IV.1.9.1 Terajšie a budúce využitie územia

V riešenom úseku rýchlostnej cesty R2 sa v súčasnej dobe jedná o prevažne poľnohospodársky využívané územia, v menšej miere pozemky lesného hospodárstva. Trasa rýchlostnej cesty R2 bude vedená v blízkosti existujúcej zástavby obcí v nasledujúcich úsekoch :

- km 0,0 až 1,0 R2 (obytná zástavba obce Mníchova Lehota),
- km 2,0 až 3,1 R2 (chatová oblasť pri motoreste Radar a obytná zástavba za žel. traťou v miestnej časti Jarky),
- km 3,5 až 3,8 R2 (chatová oblasť Huštik v k.ú. Mníchova Lehota),

- km 4,1 – 4,2 R2 (tri rodinné domy v lokalite Červený hostinec),
- km 5,2 až 5,5 R2 (obytná zástavba obce Trenčianske Mitice),
- km 8,5 až 9,0 R2 (obytná zástavba obce Svinná),
- km 11,4 – 11,7 R2 (obytná zástavba obce Svinná)

V budúcnosti sa počíta s využitím priľahlých pozemkov rovnako ako v súčasnosti. Nová obytná zástavba RD sa v obci Mníchova Lehota v blízkosti R2 neplánuje.

V k.ú. Trenčianske Mitice, v km 5,0 R2 vľavo, uvažuje obec Trenčianske Mitice v ÚPN s výstavbou IBV v lokalite Pri božích mukách a pozdĺž potoka Pod dubmi v km 6,2 R2 vľavo. Táto zástavba by sa mala v budúcnosti riešiť tak, aby vyhovovala platným hygienickým predpisom.

Trasa pôvodne posudzovaného variantu viedla z veľkej časti v koridore súčasnej cesty I/9. Vplyv na štruktúru a využívanie krajiny nebol významný. Zmena navrhovanej činnosti v úsekoch, odporúčaných Záverečným stanoviskom MŽP SR k EIA, vedie trasu R2 v samostatnom koridore v extraviláne obcí. To má za následok väčší zásah do krajiny, najmä okolitých poľnohospodárskych plôch, lesnej a mimolesnej zelene a rekreačného zázemia.

IV.1.9.2 Vplyvy na poľnohospodárstvo

Najzávažnejším vplyvom na pôdu je jej trvalý a dočasný záber, ktorý je ovplyvnený najmä samotným technickým riešením cesty. Zábery poľnohospodárskych pozemkov podľa jednotlivých katastrov sú uvedené v časti III.2.5.1. Oporné a zárubné múry požiadavky na záber pôdy čiastočne znižujú.

V trase navrhovanej rýchlostnej cesty R2 hospodária poľnohospodárske podniky PD Trenčín – Soblahov, PD Trenčianske Mitice, Agrotia, s.r.o. Svinná, PD Bobot – Horňany, MVL – Agro, s.r.o. Malé Chlievany. Vybudovaním navrhovanej trasy dôjde k rozdrobeniu honov a následne k reorganizácii poľnohospodárskych plôch. Preto je potrebné zabezpečiť bezproblémový prístup k pozemkom tak, aby bol umožnený prejazd poľnohospodárskej techniky. Zároveň sa zníži aj poľnohospodárska produkcia v dôsledku trvalého záberu pôdy. Dočasný záber je navrhovaný úmerne s veľkosťou výstavby v minimálnej výmere a nevyhnutnom množstve so zreteľom na poľnohospodárske pozemky, pričom aj umiestnenie stavebných dvorov je navrhnuté na plochách, ktoré už nebudú využívané pre poľnohospodársku činnosť. V zmysle zákona NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Ministerstva pôdohospodárstva SR je potrebné dočasne odňaté plochy poľnohospodárskej pôdy po ukončení výstavby rekultivovať a začleniť v príslušnom hone do pôdneho fondu.

V súvislosti s prevádzkou rýchlostnej cesty R2 sa predpokladá kontaminácia úzkych pásov poľnohospodárskej pôdy pozdĺž rýchlostnej cesty R2 škodlivinami obsiahnutými vo výfukových plynch motorových vozidiel.

Oproti pôvodne posudzovanému variantu v EIA je pri navrhovanom vedení trasy rýchlostnej cesty R2 vyčíslený väčší trvalý záber poľnohospodárskych pozemkov.

Parameter	Odporúčaný variant z EIA (Č2+M1+Č4)	Zmena navrhovanej činnosti
Trvalý záber PP (ha)	39,10	70,29
Dočasný záber PP (ha)	16,90	7,81

Väčší záber a väčšia miera rozdelenia súvislých pozemkov na menšie plochy je dôsledkom vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 v odporúčaných úsekoch v samostatnom koridore a väčšej

dĺžky úseku R2 o 600 m. Vplyv zmeny na poľnohospodárstvo je oproti pôvodne posudzovanému riešeniu významnejší.

IV.1.9.3 Vplyvy na lesné hospodárstvo

Budovaním rýchlostnej cesty R2 dôjde k odlesneniu určitej plochy lesov, imisnému zaťaženiu okolitých porastov výfukovými plynmi, k narušeniu stability porastov, kde sa uskutoční výrub stromov a následne je možná erózia.

Lesné porasty tvoria v dotknutom území základné prvky územného systému ekologickej stability, zníženie ich výmery bude mať za následok nepriaznivý vplyv na ekosystém. Trvalé vyňatie z lesných pozemkov a narušenie celkov dopravným koridorom spôsobí stresové zaťaženie územia vytvorí trvalú prekážku pre existujúce migračné koridory lesných a poľných živočíchov, zničí prirodzené prostredie na les sa viažucich spoločenstiev (entomofauna, ornitofauna, rastlinné spoločenstvá). Tento jav sa negatívne prejaví aj v oblasti poľovníctva, pretože raticová a drobná poľná zver je svojou etológiou prirodzene odkázaná na krovitú stromovú vegetáciu (veľmi vhodné sú predovšetkým mladé porasty, ale i vysokokmenný les s hustým podrastom divorastúcich krov).

Osobitným problémom, ktorým sa bude potrebné pri realizácii trvalého vyňatia z LP zaoberať, sú škody spôsobené lesnému hospodárstvu stratou na produkcii drevnej hmoty z vyňatých porastov.

Oproti variantu odporúčanému Záverečným stanoviskom je pri navrhovanom vedení trasy rýchlostnej cesty R2 vyčíslený väčší záber lesných pozemkov.

Parameter	Odporúčaný variant z EIA (Č2+M1+Č4)	Zmena navrhovanej činnosti
Trvalý záber LP (ha)	0	3,54
Dočasný záber LP (ha)	0	0,47

V pôvodne posudzovanom variante v EIA nebol vyčíslený záber lesa. Plochy lesných pozemkov však boli v zábere, nakoľko napríklad ľavostranné veľké odpočívadlo v km 33,700 vľavo a čiastočne aj malé odpočívadlo Dežerice v km 33,700 vpravo bolo umiestnené na veľkej ploche lesných pozemkov. Zmena navrhovanej činnosti neuvažuje s umiestnením odpočívadiel v pôvodnej polohe, od budovania malého odpočívadla sa upustilo a veľké odpočívadlo sa presunulo do predchádzajúceho úseku R2 Trenčianska Turná – Mníchova Lehota, čo je vo vzťahu k LP pozitívne riešenie. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti oproti pôvodne posudzovanému variantu R2 v EIA považujeme za porovnateľné.

IV.1.9.4 Vplyvy na priemysel

Trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku nie je v kolízii so žiadnym areálom priemyselnej výroby. Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyselnej výroby v oblasti. Tento priaznivý vplyv súvisí hlavne s možnosťou skrátenia prepravných časov pri importe a exporte surovín, materiálov a tovarov.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti sú vo vzťahu k vplyvom na priemysel oproti pôvodne posudzovanému variantu v EIA porovnateľné.

IV.1.9.5 Vplyvy na dopravu

Počas výstavby

Na prístupy na stavenisko sa bude využívať existujúca cesta I. triedy, sieť ciest III. triedy, jestvujúce miestne komunikácie, poľné a lesné cesty. V miestach, kde nebude komunikačná

sieť, sa vybudujú dočasné prístupové komunikácie. Ako prístupové komunikácie na stavbu budú využívané:

- cesta I/9,
- cesta III/1860, cesta III/1862 v k.ú. Trenčianske Mitice,
- poľná cesta v km 7,235 R2,
- cesta III/1863 v k.ú. Svinná,
- cesta III/1860 medzi obcami Svinná a Horňanmi.

Počas výstavby bude premávka na týchto komunikáciách ovplyvnená pohybom ťažkej stavebnej techniky, nákladnou dopravou, ktorá bude premávku zahusťovať a spomaľovať. Potrebné budú obchádzky niektorých úsekov, presmerovanie dopravy, niekde aj časovo obmedzené vylúčenie dopravy. Výstavba rýchlostnej cesty si vyžiada aj výluky na železničnej trati Chynorany – Trenčín z dôvodu výstavby hlbeného tunela „Humienec“ a mosta na železničnej trati v obci Trenčianske Mitice.

Výstavba dvoch hlbených tunelov a úsekov rýchlostnej cesty budovaných v zárezoch kladie zvýšené nároky na prevoz vyťaženého materiálu zo stavby na dočasné a trvalé depónie. To sa prejaví väčším počtom prejazdov nákladných vozidiel po určených trasách.

Počas prevádzky

Ovplyvnenie dopravných pomerov v oblasti je hlavným cieľom výstavby rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce. Zámerom je stiahnuť na rýchlostnú cestu R2 väčšinu dopravy, hlavne tranzitnej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti realizuje na ceste I/9 a prechádza cez územie obcí zastavané obytnými domami. V súčasnosti sa na dotknutej cestnej sieti realizujú nasledujúce objemy dopravy (podľa DIP z Podkladov pre 8a, DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2017):

Intenzity dopravy – 2015					
RPDI (skut. voz./24 h v oboch smeroch)					
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Vozidlá spolu
I/9	Opatovce - Mníchova Lehota	80026	10033	2829	12862
I/9	Mníchova Lehota - Trenčianske Jastrabie	80630	8269	3025	11294
I/9	Trenčianske Jastrabie - Svinná	80640	8105	2952	11057
I/9	Svinná - hr. okresu	80658	7385	2269	9654
I/9	hr. okresu - križ. s II/96	80659	9316	2763	12079
II/516	Motešice - hr. okresu	82500	1957	299	2256
II/516	hr. okresu - križ.. s I/9	82498	2700	391	3091
III/1862	Motešice - Trenčianske Jastrabie	84760	746	121	867
III/1861	križ.. s I/9 - Veľké Držkovce	85970	1265	173	1438
III/1861	Veľké Držkovce - hr. okresu	85979	665	78	743
III/1861	hr. okresu - Trenčianske Jastrabie	85978	1100	109	1209
III/1885	Opatovce - Mníchova Lehota	86180	1321	177	1498

Z predchádzajúcej tabuľky je zrejmé, že v skladbe dopravy cca ¼ tvoria ostatné vozidlá (= nákladné vozidlá, autobusy a pod.), ktoré prechádzajú intravilánom obcí Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice a Svinná.

Kvalita a charakter cestnej siete má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a tým aj na dopravnú nehodovosť.

Na sledovanom úseku podľa údajov Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Trenčíne z roku 2015 bolo na ceste I/9 (E572) km 122,000 – 136,550 zaznamenaných celkom 26 dopravných nehôd, pri ktorých bola 1 osoba usmrtená, žiadna ťažko zranená a 17 ľahko zranených. V roku 2014 bolo zaznamenaných 14 dopravných nehôd, pri ktorých nebola žiadna osoba usmrtená, 1

osoba ťažko zranená a 9 ľahko zranených. Pre rok 2013 bolo evidovaných spolu 21 dopravných nehôd, pri ktorých 1 osoba bola usmrtená, 1 ťažko zranená a 9 ľahko zranených. Príčinami dopravných nehôd boli porušenie povinnosti vodiča, neprispôsobenie rýchlosti jazdy jeho schopnostiam, nesprávne predchádzanie, nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami, neprispôsobenie jazdy vodiča stavu vozovky, nesprávna jazda cez križovatku. Dopravná nehoda, pri ktorej došlo k zrážke s lesnou zverou bola zaznamenaná v roku 2014 v km 133,800

Po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 dôjde k prerozdeleniu dopravy, ktoré sa dotkne hlavne cesty I/9, na ktorej dôjde k výraznému poklesu dopravy.

Intenzita dopravy - 2026 Stav s realizáciou (skut.voz./24h v obidvoch smeroch)					
číslo cesty	úsek	Číslo sčít. úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu
I/9	Opatovce - Mníchova Lehota	80026	1628	190	1818
I/9	Mníchova Lehota – križ. Mníchova Lehota	80630	3036	898	3934
I/9	križ. Mníchova Lehota - Trenčianske Jastrabie	80640	3100	902	4002
I/9	Trenčianske Jastrabie - Svinná	80640	3173	996	4169
I/9	Svinná - hr. okresu	80658	2257	189	2446
I/9	hr. okresu - križ.. s II/96	80659	4714	772	5486
II/516	Motešice - hr. okresu	82500	2407	347	2754
II/516	hr. okresu - križ.. s I/9	82498	3321	454	3775
III/1862	Motešice - Trenčianske Jastrabie	84760	890	154	1044
III/1861	križ.. s I/9 - Veľké Držkovce	85970	1455	197	1652
III/1861	Veľké Držkovce - hr. okresu	85979	765	89	854
III/1861	hr. okresu - Trenčianske Jastrabie	85978	1265	124	1389
III/1885	Opatovce - Mníchova Lehota	86180	1628	190	1818
R2	ZÚ Trenčianske Mitice – križ. Trenč.Mitice	-	7642	2512	10154
R2	križ. Trenč.Mitice - Ruskovce KÚ	-	7140	2490	9630

Intenzita dopravy - 2036 Stav s realizáciou (skut.voz./24h v obidvoch smeroch)					
číslo cesty	úsek	Číslo sčít. úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu
I/9	Opatovce - Mníchova Lehota	80026	1920	214	2134
I/9	Mníchova Lehota – križ. Mníchova Lehota	80630	3582	1012	4594
I/9	križ. Mníchova Lehota - Trenčianske Jastrabie	80640	3658	1018	4676
I/9	Trenčianske Jastrabie - Svinná	80640	3756	1115	4871
I/9	Svinná - hr. okresu	80658	2674	208	2881
I/9	hr. okresu - kr. s II/96	80659	5576	864	6440
II/516	Motešice - hr. okresu	82500	2662	371	3032
II/516	hr. okresu - kr. s I/9	82498	3672	485	4157
III/1862	Motešice - Trenčianske Jastrabie	84760	1050	172	1222
III/1861	kr. s I/9 - Veľké Držkovce	85970	1607	209	1816
III/1861	Veľké Držkovce - hr. okresu	85979	845	94	939
III/1861	hr. okresu - Trenčianske Jastrabie	85978	1397	132	1529
III/1885	Opatovce - Mníchova Lehota	86180			
R2	ZÚ Trenčianske Mitice – križ. Trenč.Mitice	-	9024	2830	11854
R2	križ. Trenč.Mitice - Ruskovce KÚ	-	8428	2806	11234

Intenzita dopravy - 2046 Stav s realizáciou (skut.voz./24h v obidvoch smeroch)					
číslo cesty	úsek	Číslo sčít. úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu
I/9	Opatovce - Mníchova Lehota	80026	2230	244	2474

I/9	Mníchova Lehota – križ. Mníchova Lehota	80630	4156	1148	5304
I/9	križ. Mníchova Lehota - Trenčianske Jastrabie	80640	4244	1156	5400
I/9	Trenčianske Jastrabie - Svinná	80640	4323	1270	5592
I/9	Svinná - hr. okresu	80658	3070	238	3308
I/9	hr. okresu - križ., s II/96	80659	6430	984	7414
II/516	Motešice - hr. Okresu	82500	2779	377	3156
II/516	hr. okresu - križ., s I/9	82498	3834	493	4327
III/1862	Motešice - Trenčianske Jastrabie	84760	1220	196	1416
III/1861	križ., s I/9 - Veľké Držkovce	85970	1645	216	1861
III/1861	Veľké Držkovce - hr. okresu	85979	865	98	962
III/1861	hr. okresu - Trenčianske Jastrabie	85978	1430	136	1566
III/1885	Opatovce - Mníchova Lehota	86180			
R2	ZÚ Trenčianske Mitice – križ. Trenč.Mitice	-	10468	3214	13682
R2	križ. Trenč.Mitice - Ruskovce KÚ	-	9780	3188	12968

Už v roku 2026 (keď by mala byť R2 uvedená do prevádzky) sa na ceste I/9 očakáva výrazný pokles celkovej dopravy a to podľa jednotlivých sčítacích úsekov až o 40 – 88 % a to znamená značné odľahčenie intravilánov obcí od dopravy, sprievodného hluku a emisií a nepochybne dôjde aj k zníženiu počtu dopravných nehôd a najmä rizika vzniku dopravných nehôd.

Z hľadiska vplyvu na dopravu veľkú záťaž predstavuje najmä obdobie výstavby rýchlostnej cesty R2. Zmena navrhovanej činnosti je oproti pôvodne posudzovanému variantu z EIA oveľa náročnejšia na zemné práce a súvisiaci prevoz veľkých objemov materiálov.

Z hľadiska vplyvu na dopravu počas prevádzky rýchlostnej cesty R2 je vplyv navrhovanej zmeny trasy rýchlostnej cesty R2 porovnateľný s pôvodne posudzovaným variantom v EIA. V každom prípade dochádza k priaznivému prerozdeleniu dopravy na rýchlostnú cestu R2 a pôvodnú cestu I/9, k zníženiu rizika dopravných nehôd, k odľahčeniu intravilánov obcí od intenzívnej dopravy a od nepriaznivých sprievodných javov dopravy ako sú hlučnosť a exhaláty z vozidiel.

IV.1.9.6 Vplyvy na rekreáciu

Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 je možné považovať za pozitívny fakt z hľadiska rozvoja služieb a turizmu v danom regióne. Zvýši sa dostupnosť všetkých dotknutých rekreačných priestorov a tým aj nutnosť ich dobudovania z hľadiska väčšej návštevnosti.

Z lokálneho hľadiska výstavba rýchlostnej cesty R2 zasiahne lokality, ktoré sú v súčasnosti využívané sezónne na rekreačné účely v obci Mníchova Lehota. Na úrovni cca km 2,100 – 3,800 prechádza trasa R2 v tesnej blízkosti, niekde aj priamo cez objekty chatovej oblasti. Výstavbou rýchlostnej cesty R2 dôjde k negatívnemu ovplyvneniu rekreačného zázemia. Územie okolo rýchlostnej cesty R2 bude pred nadmerným hlučnosťou chránené protihlukovými opatreniami. Poloha rýchlostnej cesty R2 je v tomto úseku akceptovaná územným plánom, územie v tesnej blízkosti rýchlostnej cesty R2 je v územnoplánovacej dokumentácii aj do budúcnosti vyčlenená na tento účel.

V obci Svinná je v jej severnej časti, kadiaľ prechádza trasa rýchlostnej cesty R2 v územnoplánovacej dokumentácii vyznačená záhradkárská osada. Jedná sa tu však o lokalitu, v ktorej sa uplatňuje neorganizovaná chatová rekreácia. Aj keď územný plán nepočíta v tejto lokalite s rozvojom podobných aktivít, dôjde tu výstavbou rýchlostnej cesty k narušeniu rekreačného prostredia.

Oproti pôvodne posudzovanému variantu v EIA dôjde vedením trasy rýchlostnej cesty R2 v samostatnom koridore lokálne k významnejšiemu zásahu do rekreačného zázemia obcí.

IV.1.9.7 Vplyvy na sídla

Pre kataster obce Mníchova Lehota predstavuje zmena trasy rýchlostnej cesty R2 rozdiel od km cca 1,200, odkiaľ sa trasa odkláňa západnejšie od cesty I/9 a je vedená v celej šírke vo vlastnom

koridore a nie v peáži s cestou I/9. Na území katastra sú navrhované dva krátke tunely. Trasa R2 prechádza cez súčasné aj plánované územie s rekreačnou funkciou, ktorému sa výstavbou cesty zníži rekreačný potenciál územia. Tranzitná doprava bude presmerovaná na rýchlostnú cestu, na ktorej budú vybudované protihlukové opatrenia. Očakáva sa pokles zaťaženia hlukom v obci.

V katastri obce Trenčianske Mitice je trasa vedená vo väčšej vzdialenosti od ochranných pásiem vodných zdrojov, južne od terajšej cesty I/9, v samostatnom koridore. V miestach, kde je trasa R2 vedená po súčasnej ceste I/9 sa vybuduje preložka cesty I/9. Na rýchlostnej ceste R2 sa vybudujú protihlukové opatrenia, očakáva sa pokles úrovne hluku z dopravy v území.

V obci Trenčianske Jastrabie, hoci R2 cez jej kataster neprechádza, dochádza k ovplyvneniu súčasnej obytnej zástavby v severnej časti k.ú.. ÚPN nepočíta v tejto lokalite s ďalšou obytňou zástavbou, čo je v súlade s odporúčaním Záverečného stanoviska MŽP SR k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby R2 križovatka D1 – Hradište (vydaným pod číslom č. 82/04-1.6 dňa 25.10.2005), kde je pre samosprávy odporúčané rešpektovať ochranné pásmo rýchlostnej cesty R2 v tomto území. Na trase R2 sa vybudujú protihlukové opatrenia, ktoré znížia hlukovú záťaž v príľahlom území pod úroveň požadovanú hygienickými limitmi.

V obci Svinná je trasa vedená priaznivejšie oproti pôvodne posudzovanému návrhu vo vzťahu k zastavanému územiu obce, zároveň však zasahuje do prírodne hodnotnejších častí územia – biocentra a biokoridoru. V miestach priblíženia trasy R2 k obytnej zástavbe sú navrhnuté protihlukové opatrenia.

Zmena navrhovanej činnosti je navrhnutá v súlade s odporúčaniami Záverečného stanoviska MŽP SR. Výraznejšie odklonenie trasy rýchlostnej cesty R2 od centrálnych častí obcí má pozitívny vplyv na život v dotknutých sídlach najmä z dôvodu zníženia intenzity tranzitnej dopravy, zníženia hluku a exhalátov z dopravy. Zmena navrhovanej činnosti v tejto súvislosti predstavuje výhodnejšie riešenie.

IV.2 Vplyvy na obyvateľstvo

IV.2.1 Vplyvy hluku z dopravy na obyvateľstvo

Hluk v území je generovaný každodennými činnosťami – hlukom z automobilovej dopravy, ktorý je najväčším zdrojom hluku, hlukom zo železnice, v danom území tiež hlukom z prevádzky blízkeho kameňolomu a priemyselných prevádzok a aj poľnohospodárskou činnosťou z blízkych hospodárskych dvorov.

Hluk možno definovať ako nežiaduci zvuk, vyvolávajúci pocit rušivého až nepríjemného vnemu, ktorý má vo všeobecnosti nepriaznivý účinok. V urbanizovanom prostredí pôsobia škodlivé účinky hluku prakticky bez časového obmedzenia na všetky časti populácie bez ohľadu na vek, pohlavie, či zdravotný stav. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky zdanlivo znesiteľných hladín hluku sa prejavujú až po dlhšom pôsobení, kedy už vyvolajú trvalé narušenie organizmu. Vysoké hladiny hluku sa prejavujú okamžite. Základnými dôsledkami hluku sú:

- akútne alebo chronické organické poškodenie sluchového orgánu s následným ireverzibilným poškodením sluchu,
- funkčné poškodenie sluchu s posunom sluchového prahu – nahluchlosť,
- zvýšená náchylnosť na krče a poruchy spánkového cyklu,

- prejavy subjektívneho pocitu obťažovania, rozmrzenosť, ťažkosti so sústredovaním sa, zníženie produktivity práce a ďalšie.

Vnímanie hluku je však subjektívny pocit, ktorý sa môže odlišovať vysokou mierou individuality. Pre pôsobenie hluku v subjektívnej oblasti boli zavedené štyri diferencované pojmy pre charakterizáciu účinku na človeka. Sú to:

- rušenie, pričom hluk interferuje s ďalšou činnosťou (spánkom, duševnou prácou, rečovou komunikáciou a pod.),
- rozladenosť a pocit nepohodlia, ktorý vzniká pôsobením hluku a je prežívaný negatívne postihnutým človekom, skupinou,
- hlučnosť, je subjektívnym pocitom nepatričnosti hluku v konkrétnom prostredí,
- obťažovanie, ktoré predstavuje nepriaznivé ovplyvňovanie životného prostredia, prípadne skupinových či osobných práv.

S ohľadom na individuálne rozdiely v citlivosti možno konštatovať, že hluk je v podstate bezprahová noxa. Pri citlivých podskupinách a jednotlivcoch je preto nutné predpokladať nepriaznivé účinky aj pri hodnotách vo vonkajšom prostredí podstatne nižších, než sú úrovne expozície z hľadiska štatistickej významnosti pre celú populáciu. Podobne nie sú jednoznačné ani výsledky štúdií zameraných na vzťah hlukovej expozície a prejavov porúch duševného zdravia. Nepredpokladá sa, že hluk je priamou príčinou duševných chorôb, ale že sa pravdepodobne môže podieľať na zhoršení ich symptómov alebo urýchliť rozvoj latentných duševných porúch.

Optimálne rozmedzie hlukovej hladiny z hľadiska pohody pri práci a odpočinku je v rozsahu od 40 dB do 60 dB.

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

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Käte - gória úze- mia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov <i>L</i> _{Aeq,p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L</i> _{Aeq,p}	Železničné dráhy ^{c)} <i>L</i> _{Aeq,p}	Letecká doprava		
					<i>L</i> _{Aeq,p}	<i>L</i> _{ASmax,p}	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny,	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70

	priemyselné parky, areály závodov	noc	70	70	70	95	70
Poznámky k tabuľke: ^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén. ^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. ^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy. ^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania							

okolie je

1) územie do vzdialenosti 100 m od osi priľahlej koľaje železničnej dráhy,

2) územie do vzdialenosti 500 m od okraja pohybových plôch letísk, územie do vzdialenosti 1 000 m od osi vzletových a pristávacích dráh a územie do vzdialenosti 1 000 m od kolmého priemetu určených letových

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ h (12 hod),
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ h (4 hod),
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ h (8 hod).

Prevádzka rýchlostnej cesty R2 s predpokladanými intenzitami dopravy bude významným zdrojom hluku z dopravy. Výstavbou rýchlostnej cesty dôjde k prerozdeleniu dopravy z pôvodnej cesty I/9 na navrhovanú rýchlostnú cestu, čo sa prejaví aj v zmene hlukovej záťaže v území. Predpokladá sa, že výstavbou navrhovanej činnosti sa na pôvodných komunikáciách, ktoré prechádzajú cez zastavané časti územia, zníži hluková záťaž. Zároveň však dôjde k distribúcii hluku z dopravy do lokalít, v ktorých doteraz jeho pôsobenie nebolo významné.

Vplyv hlukovej záťaže na obyvateľstvo bol identifikovaný na základe výsledkov aktualizovanej Hlukovej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s.2017), v ktorej bol vytvorený pracovný 3D model pre posúdenie hluku od riešenej komunikačnej siete a bola v ňom vykonaná predikcia šírenia hluku.

Výsledkom matematického modelovania šírenia hluku v území sú grafické výstupy – hlukové mapy, z ktorých je zrejmé, že k prekročeniu prípustných limitov hluku dôjde v niekoľkých lokalitách, pre ktoré sa navrhujú primárne protihlukové opatrenia (hlukové mapy sú súčasťou hlukovej štúdie, ktorá bola podkladom pre toto oznámenie o zmene a je doložená v rámci časti Podklady a prieskumy prílohy č.3) . Na riešenom úseku rýchlostnej cesty boli navrhnuté protihlukové opatrenia pri lokalitách Mníchova Lehota, Jarky, Rožňové Mitice, Trenčianske Jastrabie a Svinná.

Primárne protihlukové opatrenia formou protihlukových stien nebudú dostatočné pre splnenie prípustných limitov pre rodinné domy v km 4,800 aj napriek navrhutej primárnej protihlukovej ochrane. K prekročovaniu povolených hladín hluku bude dochádzať aj od preloženej cesty I/9. V tomto prípade sa navrhuje do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie preskúmať možnosti riešenia sekundárnych opatrení formou výmeny pôvodných okien za okná zvukovoizolačné s privetrávaním minimálne v triede 2 kvality zvukovej izolácie okien.

Rozsah navrhovaných protihlukových stien je uvedený na začiatku dokumentácie v kapitole III.2.4.

V správe o hodnotení z roku 2003 bol vyhodnotený vplyv hluku pôvodného variantu na základe predpokladaných intenzít dopravy a boli navrhnuté opatrenia formou protihlukových stien na miestach, kde výpočet preukázal prekročenie limitných hodnôt hluku. Celkové množstvo protihlukových stien vtedy predstavovalo 1970 m. Za vyše 14 rokov, ktoré uplynuli od posudzovania vplyvov, sa zmenila legislatíva, metodika výpočtu, významne vzrástla intenzita dopravy v území, pri výpočtoch sa vychádza z iných predpokladaných intenzít dopravy v budúcnosti. Výpočet v aktualizácii hlukovej štúdie preukázal potrebu rozmiestnenia primárnych

protihlukových opatrení – protihlukových stien v celkovej dĺžke 9219 m s výškou od 1,5 do 5,0 m. Rozsah protihlukových opatrení poukazuje na vyššiu úroveň ochrany obyvateľov pred nepriaznivým účinkom hluku z dopravy. Pozitívom je väčšia vzdialenosť trasy rýchlostnej cesty R2 od obývaných častí sídel.

IV.2.2 Vplyvy emisií z dopravy na obyvateľstvo

K hlavným faktorom, ktoré je možné z hľadiska vplyvu na zdravie obyvateľstva pokladať za významné sú predovšetkým škodliviny v ovzduší - oxidy dusíka NO_x z nich najmä NO_2 , TZL (tuhé znečisťujúce látky) frakcie PM_{10} , benzén, SO_2 a pachové látky.

Popis hlavných znečisťujúcich látok ovzdušia z líniových zdrojov znečistenia.

Oxidy dusíka (NO_x) sú zmesou oxidu dusičitého (NO_2) a dusnatého (NO). Vznikajú pri vysokých teplotách spaľovania, kedy sa atomárny kyslík viaže s dusíkom na NO a ten vo výfukovom potrubí rýchlo oxiduje na NO_2 respektíve ďalšie oxidy dusíka. Oxid dusičitý je plyn s dusivým zápachom čuchovo postihnuteľný od koncentrácie 0,2-0,4 mg/m³ vyvoláva dráždenie dýchacích ciest a vzostup ich odporu už po 10-15 minútach expozície. Osoby s chronickým zápalom priedušiek reagujú skôr a astmatici sú najcitlivejší, ich stav sa začína zhoršovať už pri koncentráciách 0,6 mg/m³. Pri expozícii šiestich týždňov koncentráciou 0,64 mg/m³ nastávajú zmeny v pľúcnej štruktúre a v pľúcnom metabolizme. V letných mesiacoch sa NO_x podieľajú na vzniku fotochemického smogu, ktorého hlavnou súčasťou je prízemný ozón. Tento smog má výrazné dráždivé účinky na oči, dýchacie cesty, najmä u detí a alergikov. Znižuje odolnosť proti vírusovým ochoreniam, bronchitíde. Celkový podiel približne 30% na emisiách NO_x v SR majú práve mobilné zdroje.

Oxid uholnatý (CO). sa tvorí pomerne vo veľkom množstve pri spaľovaní bohatých zmesí v zážihových motoroch. Pri spaľovaní chudobných zmesí, čo je typické pre naftové motory so vstrekaním ľahkoodpariteľného paliva, objavuje sa CO v spalinách, len v nepatrnej miere. Dá sa zovšeobecniť, že prítomnosť väčšieho množstva CO v spalinách benzínových motorov je zapríčinená dávkovacími zariadeniami, a to ich reguláciou napr. karburátora resp. vstrekovacieho čerpadla a pod.

CO je silne toxický plyn, ktorý sa viaže na krvné farbivo hemoglobín, za vzniku karboxyhemoglobínu blokuje okysličovanie tkanív. Má tristokrát väčšiu afinitu ako kyslík. Je ľahší ako vzduch, pomerne rýchlo stúpa z dýchacej zóny a riedi sa. Nebezpečný je v uzavretých priestoroch (garáže) a v miestach so zlým a sťaženým prevetrávaním (tunely, križovatky úzkych ulíc s vysokými domami a pod.). Spôsobuje spomaľovanie reflexov a zvyšuje výskyt bolesti hlavy.

Oxidy síry (SO_x) najmä oxid siričitý sú ďalšou súčasťou emisií zo spaľovacích motorov. Vytvárajú sa pri spaľovaní z paliva a čiastočne aj mazacích olejov pre zlepšenie ich vlastností. Pôsobia dráždivo na dýchacie cesty a pravdepodobne prispievajú k vzniku chronických ochorení dýchacieho systému (chronická bronchitída, emfyzém pľúc, bronchiálna astma). Výsledkom dráždenia je konstriktia priedušiek a priedušníc s následným zahlienením dýchacích ciest. V zimných mesiacoch je ich dominantným pôvodcom spaľovanie uhlia v kúreniskách.

Benzén C_6H_6 je cyklický uhl'ovodík a kvapalina, ktorá sa odparuje do ovzdušia. Ide o toxickú látku, pri vdychovaní sa dobre vstrebáva a dostáva cez pľúca do krvi. Pri dlhodobom pôsobení vyšších koncentrácií benzén poškodzuje tvorbu červených krviniek, pečeň a zhoršuje imunitu (obranyschopnosť organizmu). Navyše ide o dokázaný karcinogén, ktorý môže u exponovaných osôb viesť po dlhšej dobe k vzniku zhubnej leukémie. Podľa výsledkov doterajších výskumov sú najcitlivejšie na benzén deti do 12 rokov života, tehotné ženy a mladé ženy. Vzhľadom na to,

že benzén je typickou škodlivinou z automobilovej dopravy (je súčasťou benzínov a je obsiahnutý vo výfukových plynch motorových vozidiel), je ochranným opatrením minimalizácia pobytu detí a citlivých osôb v miestach jeho zvýšeného výskytu, t.j. na frekventovaných križovatkách, na benzínových čerpacích staniciach, ale aj v motorových vozidlách.

Tuhé častice (polietavý prah) spôsobujú lokálne dráždenie očí a dýchacích ciest. Zatiaľ čo väčšie častice sú z dýchacích ciest odstraňované kýchaním, kašľom, pohybom riasiniek a sekréciou hlienov, častice pod 5 µm sa dostávajú do dolných dýchacích ciest a do pľúc, kde pôsobia dráždivo alebo aj toxicky, ak sú na ne absorbované toxické látky (ťažké kovy, organické látky, PAU). Na tuhé častice sa tiež viažu mikroorganizmy a tak tvoria cestu prenosu rôznych infekčných ochorení.

Zápach je vlastnosťou určitých látok alebo skupín, najčastejšie čiastočne naoxidovaných uhlíkovodíkov, ale aj iných (nespálené uhlíkovodíky, aldehydy, kyslíčníky dusíka, organické kyseliny, peroxidy a iné).

Posúdenie vplyvu rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce na kvalitu ovzdušia v okolí trasy bolo vykonané v rámci Exhalačnej štúdie (Podklady pre 8a, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2017).

Vypočítané koncentrácie znečisťujúcich látok boli porovnané s limitnými hodnotami, v zmysle nižšie uvedených tabuliek, stanovenými vyhláškou Ministerstva životného prostredia č. 244/2016 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí podľa prílohy č.1 vyhlášky MŽP SR č.244/2016 Z.z.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Limitná hodnota
Častice PM ₁₀	1 deň	50 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 35 krát za kalendárny rok
	Kalendárny rok	40 µg/m ³
Častice PM _{2,5}	Kalendárny rok	Do 1.1.2020: 25 µg/m ³ Od 1.1.2020: 20 µg/m ³
SO ₂	1 hod.	350 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 4 krát za kalendárny rok
	1 deň	125 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 3 krát za kalendárny rok
NO ₂	1 hod.	200 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 18 krát za kalendárny rok
	Kalendárny rok	40 µg/m ³
CO	Najväčšia denná 8 hod.stredná hodnota	10 000 µg/m ³ (10 mg/m ³)
Pb	Kalendárny rok	0,5 µg/m ³
Benzén	Kalendárny rok	5 µg/m ³

Kritické úrovne znečistenia ovzdušia na ochranu vegetácie podľa prílohy č.2 vyhlášky MŽP SR č.244/2016 Z.z.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Kritická úroveň
SO ₂	Kalendárny rok a zimné obdobie od 1.10 do 31.3.	20 µg/m ³
NO _x	Kalendárny rok	30 µg/m ³

Teoretický výpočet priemerného ročného množstva škodlivín bol prevedený pre požadovaný červený variant pre výhľadové obdobie 10 rokov po uvedení investície do prevádzky. Uvažovalo sa s priemernými klimatickými pomermi. Vetranie tunela v pozdĺžnom smere z východného na západný portál je zohľadnené vo výpočtovom modeli. Škodliviny sú spočítané ako priemerné hodnoty pre ročný interval. V exhalačnej štúdii sú dokladované imisné mapy pre NO_x , NO_2 , PM. Hodnoty pre benzén boli v blízkosti zástavby hlboko pod množstvom $0,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Tento spôsob výpočtu a hodnotenia sledovaných škodlivín plne vyhovuje potrebám posudzovania vplyvu riešeného dopravného ťahu v zmysle platnej legislatívy.

Na znečistenie ovzdušia v okolí budú mať vplyv aj ostatná komunikačná sieť ako aj parkovacie plochy, účelové komunikácie a priemysel okolia, ktoré neboli vo výpočte zohľadnené.

Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie dosahujú najvyššie koncentrácie v bezprostrednej blízkosti rýchlostnej cesty, v lokalite križovatky a v lokalitách portálov tunela a s narastajúcou vzdialenosťou od cesty úmerne klesajú.

Pri sledovanej látke NO_x , ktoré sa vyhodnocujú vo vzťahu k vegetácii (kritická úroveň je $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$), boli výpočtom preukázané najvyššie koncentrácie na úrovni $8 - 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo predstavuje cca 33% kritickej úrovne. Samotné NO_2 , ktoré sa vyhodnocujú vo vzťahu k obyvateľstvu (limitná hodnota je $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), dosahujú max. hodnoty na úrovni $0,9 - 1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo predstavuje cca 2,5% limitnej hodnoty. Pre tuhé znečisťujúce látky PM_{10} boli zistené príspevky koncentrácie na max. úrovni $0,9 - 1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo pri limitnej hodnote $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ predstavuje len 2,5%. Z výsledkov vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravnej trasy rýchlostnej cesty R2 nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy; prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované. Do budúcnosti je tiež potrebné uvažovať s postupným zlepšovaním vozového parku, ktoré sa odráža na znižovaní emisných faktorov motorových vozidiel.

Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie nepresahovali povolené limity ani v pôvodnej exhalačnej štúdii v správe o hodnotení vplyvov a nie je tomu ani v aktualizácii exhalačnej štúdie pre zmenu navrhovanej činnosti. Pozitívom zmeny navrhovanej činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu je väčšia vzdialenosť trasy rýchlostnej cesty od obývaných častí sídiel, menšie riziko bezprostredného ovplyvnenia dýchacej zóny.

IV.2.3 Vplyvy na pohodu a kvalitu života

Narušenie pohody a kvality života vplyvom výstavby a prevádzky cesty súvisí so základnými negatívnymi rysmi, ktoré prináša nová dopravná trasa - záber územia, bývanie v blízkosti cesty, spojené s expozíciou hlukom a zhoršením kvality ovzdušia, obavy o bezpečnosť detí, deliaci efekt a pod. Nemožno prehliadnuť ani psychologický vplyv nového prvku v krajine.

Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. Určujúcim momentom pre zmiernenie vplyvov je stanovenie podmienok výstavby v dokumentácii pre stavebné povolenie.

Negatívne vplyvy obdobia prevádzky sa viažu predovšetkým na kontakt dopravnej trasy s obývaným územím. Dopady niektorých vplyvov (napr. hluku) sú zmierniteľné organizačnými a technickými opatreniami.

Veľmi citlivým problémom je otázka majetkoprávneho vysporiadania v súvislosti s výkupmi nehnuteľností v trase navrhovanej rýchlostnej cesty. Stavba si vyžiada demolácie objektov prevažne rekreačného charakteru v chatovej oblasti v Mníchovej Lehotě, v zábere stavby je

približne 15 objektov a 1 prefabrikovaná garáž. Nie sú nutné demolácie rodinných domov. Trasa rýchlostnej cesty vedená cez chatovú oblasť bude mať negatívny vplyv aj na ostatných majiteľov rekreačných objektov. V bezprostrednom okolí rýchlostnej cesty R2 vedenej cez chatovú oblasť klesne kvalita rekreačného prostredia, pozemkom v blízkosti rýchlostnej cesty sa zníži hodnota. V rámci prípravy stavby prebehnú rokovania s vlastníkami nehnuteľností a tieto budú vykúpené v súlade s Vyhláškou Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších úprav. Vlastníci nehnuteľností budú postupne identifikovaní a oslovovaní a ich nároky budú riešené na základe súdnoznaleckých posudkov v spolupráci s investorom stavby (NDS).

Špecifickou je otázka psychologických vplyvov; na psychiku obyvateľov môže napr. nepriaznivo pôsobiť osadenie nového prvku v krajine. Posudzovanie týchto vplyvov je veľmi obtiažne, nakoľko každý jedinec vníma tieto vplyvy individuálne. Navyiac, nové prvky bude inak vnímať súčasná generácia, ako generácia nasledujúca, pre ktorú bude cesta ako prirodzená súčasť urbanizovaného prostredia.

V sídlach v súčasnosti nadmerne zaťažených vplyvmi dopravy, bude znamenať odklon dopravy od obytných zón, nesporný pozitívny vplyv. K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj väčší komfort dopravy a pozitíva vyplývajúce z rozvoja regiónu.

IV.3 Kumulatívne a synergické vplyvy

Z rozvojových zámerov obcí sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyselné areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby aj prevádzky. Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber biotopov spolu s nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typoch stavieb.

V súvislosti s prevádzkou rýchlostnej cesty je potrebné počítať s možným kumulatívnym účinkom hluku, emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Negatívny účinok vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutých obcí, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka rýchlostnej cesty R2. Plynulosť dopravy na rýchlostnej ceste významne prispeje k zníženiu hlukovej záťaže a produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých obcí.

IV.3.1 Kumulatívne vplyvy zmeny navrhovanej činnosti

Kumulatívny vplyv hluku

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R2 je potrebné počítať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na rýchlostnej ceste R2, zo zbytkovej dopravy na ceste I/9 a z dopravy na železničnej trati. V trase rýchlostnej cesty sa nachádzajú úseky, kde je možné takýto účinok očakávať:

- km 0,000 – 3,000 – trasa je vedená v blízkosti – súbehu s cestou I/9, lokálne je potrebná preložka cesty I/9 – kumulatívny účinok hluku z rýchlostnej cesty R2 a z cesty, resp. preložky cesty I/9
- km 4,250 – 5,500 - kumulatívny účinok hluku z rýchlostnej cesty R2, z cesty I/9 a zo železničnej trate
- km 5,500 – 6,500 - kumulatívny účinok hluku z rýchlostnej cesty R2 a z cesty I/9
- km 13,500 – 14,838 - kumulatívny účinok hluku z rýchlostnej cesty R2 a z cesty I/9

Občasným zdrojom hluku sú strelné práce veľkého rozsahu v blízkych kameňolomoch. Hladina hluku v lome je na úrovni 85 – 90 dB, pričom hluk je vnímaný v širokom okolí.

Kumulatívny vplyv na ovzdušie

Z hľadiska kumulatívnych účinkov látok znečisťujúcich ovzdušie bude v území pôsobiť zároveň líniový zdroj znečistenia ovzdušia v podobe rýchlostnej cesty R2 spolu s nasledujúcim úsekom R2 Ruskovce - Pravotice, ktorý už bol uvedený do prevádzky, priebežná cesta I/9 so zbytkovou dopravou, plošné zdroje znečistenia z blízkych prevádzok kameňolomov, ktoré sú zdrojom emisií najmä TZL a lokálne kúreniská v obciach.

Napriek uvedenému, súvislá sieť rýchlostných ciest a diaľnic má pomôcť celkovému zníženiu emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy a to skrátením vzdialeností medzi jednotlivými významnými zdrojmi a cieľmi dopravy, znížením celkovej spotreby pohonných látok, skvalitnením podmienok jazdy – zvýšením plynulosti jazdy, zvýšením bezpečnosti premávky. V konečnom dôsledku sa očakáva, že výstavba siete rýchlostných ciest a diaľnic bude mať pozitívny vplyv na zníženie úrovne znečistenia ovzdušia.

Kumulatívny bariérový vplyv

Líniová stavba na vysokých násypoch s oplatením takmer v celej dĺžke, často s bariérou vysokých protihlukových stien, zvodidiel a s betónovým stredným deliacim pruhom, s opornými a zárubnými múrmi a najmä s intenzívnou dopravou je pre zver neprekonateľnou bariérou. V spolupôsobení s bariérami, ktoré v území existujú, ako je cesta I. triedy I/9, železničná trať č. 143 Trenčín – Chynorany a súvisle zastavané územie obcí spôsobuje nepriechodnosť územia a fragmentáciu a izoláciu populácií rôznych druhov zveri.

Rýchlostná cesta R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce vytvára bariéru v území, ktorá je na viacerých miestach prerušená vedením trasy R2 na mostných objektoch, vytvorením samostatných objektov ekoduktov, ktoré sú cielene navrhované pre účely mimoúrovňového priechodu zveri cez rýchlostnú cestu R2 a systémom priepustov v miestach lokálnych vodných tokov, ktoré slúžia na umožnenie migrácií drobných živočíchov. V trase najvýznamnejšieho biokoridoru v území – ktorým je biokoridor nadregionálneho významu tvorený lesnými celkami medzi Považským Inovcom a Strážovskými vrchmi – nachádza sa v katastrálnom území obce Mníchova Lehota, už v súčasnosti existujú dve líniové bariéry – železnica a frekventovaná cesta I/9. Vzhľadom na urbanizované územie obce je druhým miestom možného prechodu lokalita Humienec – Hroblica – aj tu pôsobia dve líniové bariéry cesta I/9 a železničná trať. V zmene navrhovanej činnosti sú v týchto lokalitách vytvorené priaznivé podmienky na trase R2 na prechod územím – popod mostný objekt v km 1,630 R2 v lokalite Rúbanice a ponad tunel Humienec s dĺžkou 330 m v km 3,250 R2.

IV.3.2 Kumulatívne vplyvy s inými zámermi

Dobývací priestor Trenčianske Mitice I – Lom Skaličky

Účelom navrhovanej činnosti je obnovenie banskej činnosti - dobývania výhradného ložiska dolomitu a vápenca v dobývacom priestore Trenčianske Mitice I. Celková plošná výmera na ktorej sa bude banská činnosť vykonávať je 3,26 ha s predpokladanou priemernou ročnou ťažbou 40 000 t.

Ťažobná činnosť, úpravárenské technologické linky i skládky hotových výrobkov sú zdrojom emisií tuhých znečisťujúcich látok (dolomitový prach).

V rozptylovej štúdii je riešený vplyv prašnosti na okolité prostredie pri navrhovanej banskej činnosti. Prašnosť z ťahacích prác, ktoré majú sekundové trvania, je minimálna a prakticky je rozptyľovaná v areáli lomu. Koncentrácia PM₁₀ podľa výpočtov v obytnej zástavbe Rožňových Mitíc dosahuje 35 µg.m⁻³. Limitná hodnota PM₁₀ je prekročená len na ploche DP Trenčianske Mitice I. Pri výpočtoch neboli zohľadnené morfológické bariéry i pásma lesa, ktoré do určitej

miery eliminujú šírenie prašnosti z lomu. Podstatný vplyv na šírenie prašnosti z lomu majú aj zrážkové obdobia a bezveterné obdobia.

Na základe akustickej štúdie so simuláciou vplyvu hluku technologických zdrojov sa predpokladá, že v prípade spustenia prevádzky pri navrhovanej technologickej schéme nenastane prekročenie najvyšších prípustných hodnôt podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ak:

- budú použité technologické celky a ich parametre tak, ako ich prevádzkovateľ navrhuje a trhacie práce neprekročia 3 odstrelý za deň o celkovej hmotnosti 150 kg trhaviny,
- uvažované dopravné výkony budú v súlade s prípustnými hodnotami za predpokladu že doprava neprekročí 24 prejazdov za deň.

Kameňolomy v Mníchovej Lehote patria dlhodobo k najväčším znečisťovateľom ovzdušia najmä TZL v Trenčianskom kraji aj na Slovensku. Obnovenie činnosti v kameňolome Trenčianske Mitice I – Lom Skaličky bude tiež negatívne ovplyvňovať kvalitu ovzdušia v okolí a doprava na rýchlostnej ceste R2 nebude v území dominantným zdrojom látok znečisťujúcich ovzdušie.

Rýchlostná cesta R2 výrazne pozitívne ovplyvní možnosti distribúcie vyťažených materiálov z kameňolomov. Nákladné vozidlá s vyťaženým materiálom sa budú môcť pripojiť na rýchlostnú cestu v MUK Trenčianske Mitice a pokračovať v smere na Trenčín bez toho, aby prechádzali cez obec Mníchova Lehota, prípadne v smere na východ cez obec Svinná a tým sa významne znižuje negatívny vplyv na bývajúce obyvateľstvo.

Cesta I/9 Chocholná – Mníchova Lehota

Uvažovaná stavba sa týka aj katastra obce Mníchova Lehota, avšak mimo záujmové územie hodnoteného úseku stavby rýchlostnej cesty R2.

Rekonštrukcia cesty I/9 v kategórii C9,5/80 na úseku dlhom 7,532 km, spojená s rekonštrukciou mostov, s úpravou križovatky s cestou II/507, prepojením cesty II/507 a plánovanej R2 na križovatku s cestou I/9 a s preložkami inžinierskych sietí.

Cesta I/9 je v predmetnom úseku dlhodobo v neúnosnom stave z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky. Cementobetónový povrch vozovky vykazuje priečne a pozdĺžne nerovnosti, praskliny, lokálne výtlky, medzery a časti zaliate asfaltom. Tento stav nevyhovuje dopravnému zaťaženiu, ani jazdnej rýchlosti vozidiel.

Účelom stavby je odstránenie dlhodobého havarijného stavu existujúcej betónovej vozovky z dôvodu zosúladenia charakteristík komunikácie s podmienkami pre dopravu, zvýšenie bezpečnosti, plynulosti a rýchlosti cestnej premávky.

Za predpokladu výstavby úseku rýchlostnej cesty R2 Trenčianska Turná – Mníchova Lehota prinesie navrhovaná stavba kumulatívny pozitívny účinok vo zvýšení kvality podmienok dopravy na príslušnom úseku cesty I/9, kvalitné vozovky, väčšiu ochranu povrchových a podzemných vôd, vyššiu bezpečnosť, plynulosť premávky a s tým súvisiace nižšie emisie látok znečisťujúcich ovzdušie.

Výstavba priemyselného parku Úsošie, k.ú. Dežerice (Zámer, 06/2017)

Uvažovaná stavba sa týka katastra obce Dežerice, avšak mimo záujmové územie hodnoteného úseku stavby rýchlostnej cesty R2.

Účelom činnosti navrhovateľa Metropolitaj, s. r. o. je vybudovať priemyselný park určený pre výrobné podniky s výrobou pre automobilový priemysel. Celková rozloha plánovaného priemyselného parku bude 101 370 m².

Navrhovaná činnosť bude situovaná v katastrálnom území Dežerice, južne od zastavaného územia obce, v miestnej časti Nad Úsoším, v blízkosti cesty II/516. Pre vybudovanie

priemyselného parku mimo zastavané územie obce budú využité pozemky v k.ú. Dežerice, ktoré sú vo vlastníctve navrhovateľa alebo má k nim právny vzťah, ktorý ho oprávňuje na ich využitie na daný účel. Uvedené pozemky a samotný navrhovaný priemyselný park sú súčasťou zmeny územného plánu obce Dežerice a žiadateľ disponuje súhlasom obce s týmto projektom. Navrhovaná činnosť sa bude rozprestierať na ploche cca 101 370 m².

Navrhovaný priemyselný park má za účel vytvoriť podmienky pre vstup nových investorov do regiónu, a tým prispieť k oživeniu a rozšíreniu priemyselnej výroby. Predpokladané najdôležitejšie vplyvy:

Vplyvy na ovzdušie - pri prevádzke priemyselného parku po vybudovaní objektov bude zdrojom znečisťujúcich látok vykurovanie objektov. Každý objekt bude vybavený samostatným systémom vykurovania. Odvod spalín bude zabezpečený tak, aby boli splnené podmienky technickej prevádzky zariadenia a rozptylu škodlivín do ovzdušia.

Aj niektoré technologické procesy, môžu po umiestnení do priemyselného parku predstavovať zdroj znečisťovania ovzdušia. V súčasnej dobe nie sú ešte známe podnikateľské zámery budúcich investorov.

Vplyvy na vodné pomery - Odvodnenie komunikácií a plôch bude navrhnuté do novovybudovanej dažďovej kanalizácie so zaústením do recipienta Machnáč. Vody z povrchového odtoku z parkovacích a manipulačných plôch budú prečisťované v odlučovači ropných látok, ktorý bude nadimenzovaný v zmysle platných STN. V časti priemyselného areálu, kde nebude možné odvádzať vody z povrchového odtoku do recipientu Machnáč, bude vybudovaný vsakovací systém, prostredníctvom ktorého budú vody z povrchového odtoku po prečistení nepriamo vypúšťané do podzemných vôd vsakovním.

Priemyselný park bude prostredníctvom cesty II/516 napojený na MÚK Bánovce – západ na úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice, čím bude mať vytvorené výborné dopravné podmienky pre dovoz vstupných materiálov a odvoz hotových výrobkov z jednotlivých prevádzok priemyselného parku.

Nová bytová výstavba v jednotlivých obciach

Mníchova Lehota

V územnoplánovacej dokumentácii obce Mníchova Lehota boli navrhnuté nové plochy IBV na miestach, kde môžu byť negatívne ovplyvňované prevádzkou rýchlostnej cesty R2. V tejto súvislosti Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej len NDS) upozorňuje, že budúcim funkčným využitím navrhovaných lokalít D6, D12, D14 formou bývania v rodinných domoch, môže byť narušený komfort bývania prevádzkou rýchlostnej cesty R2 v týchto lokalitách. V



pripade, že sa funkčné plochy v blízkom okolí rýchlostnej cesty plánujú využiť na bývanie je nevyhnutné venovať pozornosť posúdeniu objektivizácie hluku a prípadné prekročenie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí následne eliminovať návrhom opatrení výhradne na strane investora budúcej zástavby. Protihlukové opatrenia nebude možné nárokovat' u správcu rýchlostnej cesty, nakoľko sú vopred známe negatívne vplyvy na výstavbu;

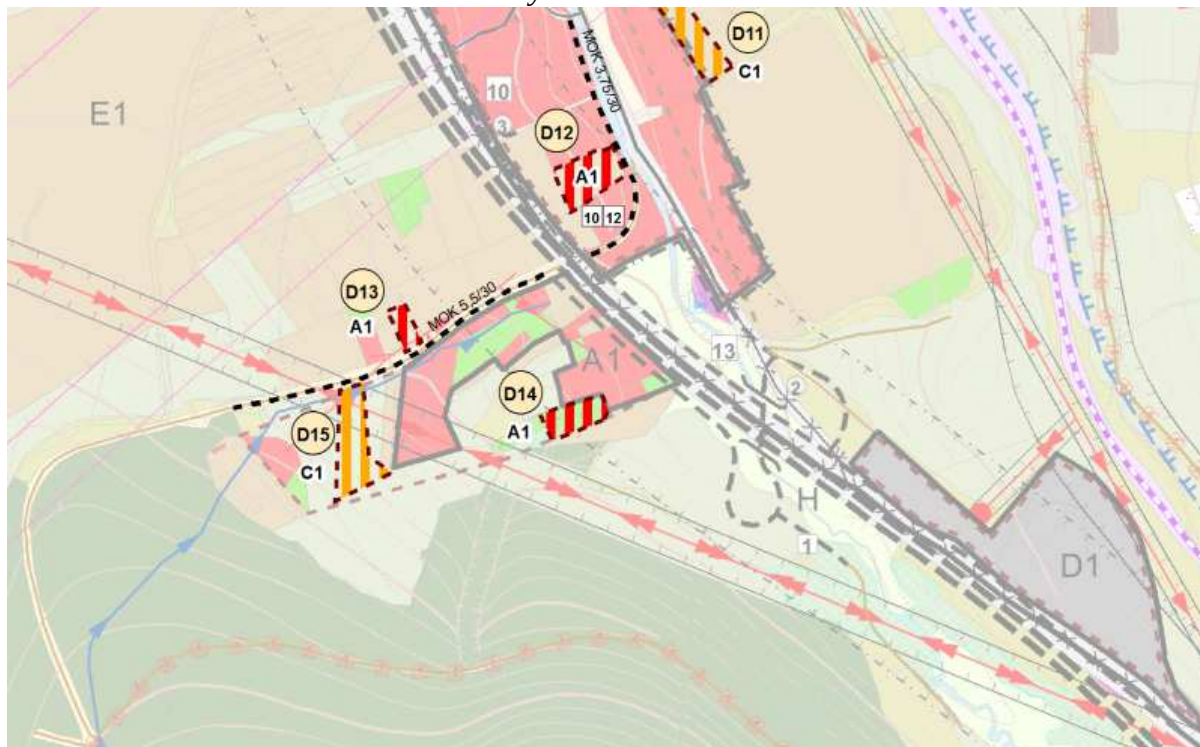
V súlade s ustanoveniami cestného zákona v cestných ochranných pásmach je zakázaná alebo obmedzená činnosť, ktorá

by mohla ohroziť rýchlostné cesty alebo premávku na nich.

- Povoľovanie stavieb v blízkom okolí pozemných komunikácií je možné iba v prípade zabezpečenia splnenia platných limitov hluku investormi stavieb.

- Príslušný cestný správny orgán môže nariadiť vlastníkovi, správcovi alebo užívateľovi nehnuteľnosti alebo zariadenia, aby v cestnom ochrannom pásme odstránil alebo upravil stavbu.

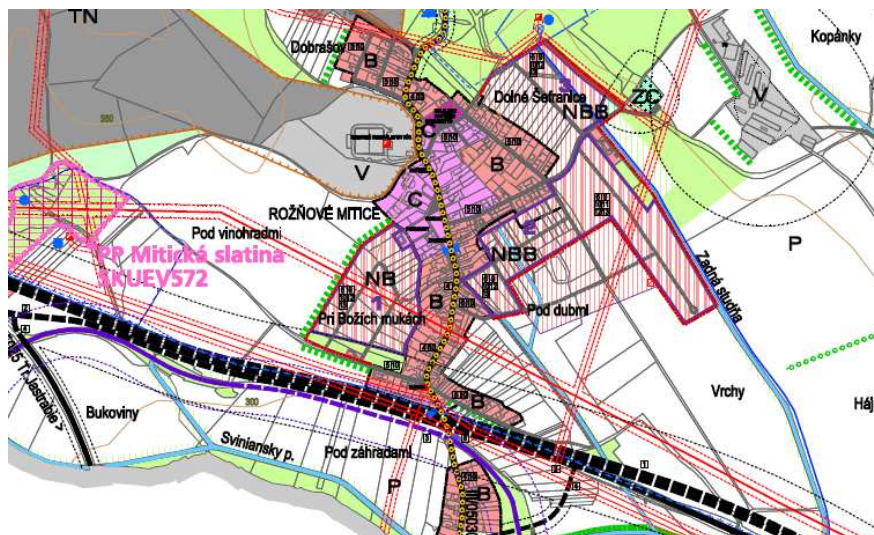
Obr.10 Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využitia územia – 2a, 2b ZaD č.1 ÚPN obce Mníchova Lehota – výrez



Aktualizácia hlukovej štúdie navrhuje v úseku prechodu rýchlostnej cesty R2 cez katastrálne územie obce Mníchova Lehota v km 0,000 – 3,820 primárne protihlukové opatrenia na rýchlostnej ceste R2 v rozsahu 1805 m vľavo, 860 m v strednom deliacom pásme, 1979 m vpravo a tiež na súbežnej ceste I/9 920 m vľavo a 420 m vpravo.

Trenčianske Mitice

V súlade s územnoplánovacou dokumentáciou obce Trenčianske Mitice je v blízkosti trasy



rýchlostnej cesty R2 plánovaná výstavba v lokalite Pri Božích mukách a v južnej časti lokality Pod dubmi, ktoré sa nachádzajú v dosahu vplyvu rýchlostnej cesty R2.

Aj v tomto prípade platí, že povoľovanie stavieb v blízkom okolí pozemných komunikácií je možné iba v prípade zabezpečenia splnenia

Obr.11 Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využitia územia – 2a ÚPN obce Trenčianske Mitice - výrez

platných limitov hluku investormi stavieb.

Aktualizácia hlukovej štúdie v úseku prechodu rýchlostnej cesty R2 cez k.ú. Trenčianske Mitice navrhuje primárne protihlukové opatrenia – protihlukové steny v rozsahu 840 m vľavo a 1550 m vpravo + PHS na vetvách MÚK „Trenčianske Mitice“, čím bude zabezpečené dodržanie limitov hluku od prevádzky rýchlostnej cesty R2.

Svinná

Súčasná a budúca obytná zástavba v severnej časti obce môže byť ovplyvnená prevádzkou trasy rýchlostnej cesty R2, preto sú navrhované opatrenia na zníženie emisií hluku formou protihlukových stien v úseku km 8,600 – 9,295 R2 v rozsahu 985 m vpravo a v južnej časti obce v úseku km 11,000 – 11,700 R2 v rozsahu 700 m vpravo.

IV.4 Vplyvy objektov zmeny navrhovanej činnosti

IV.4.1 Zmeny kategórie rýchlostnej cesty R2

Pôvodne navrhnutá kategória R 22,5/100 (80) sa zmenila na kategóriu R 24,5/120 so šírkou spevnenej krajnice 2,50 m. Zmena šírkového usporiadania vyplynula z STN 73 6101/O1, zmena návrhovej rýchlosti z požiadaviek Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s..

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmena vyplynula z technickej normy, ktorej dodržiavanie je pre projektanta záväzné. Zmena kategórie rýchlostnej cesty má vplyv na:

- rozsah trvalého záberu plôch,
- rozsah trvalého a dočasného záberu poľnohospodárskych a lesných pozemkov,
- výrubu drevín, záber biotopov

IV.4.2 Zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R2

Oproti riešeniu v správe o hodnotení nastali nasledovné zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R2:

1. Zmena výškového vedenia v úseku existujúcej obojstrannej zástavby obce Mníchova Lehota, vedenie R2 v tuneli s cieľom minimalizácie záberov a demolácií príľahlých nehnuteľností, eliminovanie negatívnych účinkov hluku z dopravy na príľahlú zástavbu a zároveň vytvorenie priestoru pre umiestnenie súbežnej cesty I/9 (bývalej cesty I/50), ktorá je vedená nad tunelom v súčasnom koridore a nie po ceste III/1885 cez intravilán obce ako to bolo navrhnuté v pôvodnom riešení.

Pôvodne navrhnuté riešenie 4-pruhu bolo navrhnuté v polohe súčasnej cesty I/9 s tým, že c.I/9 bola v úseku Trenčianska Turná – Mníchova Lehota zrušená (neprijateľné pre SSC) a súbežná cesta bola vedená po ceste III/1885 cez intravilán obce Mníchova Lehota (neprijateľné pre obec. Zmena navrhovanej činnosti má významne pozitívny vplyv oproti pôvodne navrhovanému riešeniu.

2. Zmena umiestnenia R2 do polohy medzi súčasnou cestou I/9 a Turnianskym potokom a ponechanie súbežnej cesty I/9 v jej súčasnej polohe.

Pôvodne navrhnuté riešenie bolo navrhnuté v polohe súčasnej cesty I/9 čo si vyžadovalo preložku tejto cesty. V navrhovanej zmene sa cesta I/9 ponecháva v súčasnej polohe a R2 je

navrhnutá vedľa cesty I/9, čo znamená menší rozsah potrebných úprav a preložiek ciest, čo má priaznivý vplyv aj na výšku stavebných nákladov.

3. Zdvihnutie nivelety R2 v km 1,630 pre zabezpečenie mimoúrovňového križovania s migračným ťahom zveri (Rúbanice).

Pôvodne navrhnuté výškové riešenie bolo navrhnuté na teréne čo neumožňuje migráciu zveri (4-pruhová cesta by bola z oboch strán oplotená). Naopak zdvihnutím nivelety R2 v navrhovanom riešení sa zabezpečí mimoúrovňové križovanie migračného ťahu zveri (Rúbanice) s R2, čo má významne pozitívny vplyv oproti pôvodnému návrhu..

4. Zmena umiestnenia R2 v lokalite motorestu Radar a spôsob križovania s traťou ŽSR Chynorany – Trenčín, tunelom „Humienec“ s cieľom zníženia max. pozdĺžneho sklonu na normové parametre bez nutnosti výnimiek z STN, bez potreby stúpacích pruhov pre pomalé vozidlá, napojenie územia vpravo od R2 nad tunelom na cestu I/9.

Pôvodné riešenie bolo navrhnuté v smerových a výškových parametroch, ktoré dnes už nevyhovujú požadovaným parametrom rýchlostnej cesty R2. Oproti dnes navrhovanému riešeniu by bolo v pôvodnom riešení navyše potrebné vybudovať ďalší most nad železničnou traťou na preložke cesty I/9. Riešenie s tunelom „Humienec“ je navrhnuté bez potreby stúpacích pruhov pre pomalé vozidlá a v požadovaných normových parametroch (bez nutnosti výnimiek z STN), zároveň sa zachová napojenie a fungovanie motorestu Radar na cestu I/9. Riešenie s tunelom bude mať priaznivý vplyv aj na dotknuté územie z hľadiska hluku, exhalátov a lepšej priepustnosti krajiny (doprava bude vedená v tuneli).

5. Zmena umiestnenia R2 v priestore MÚK „Trenčianske Mitice“ s výškovým vedením R2 mostom ponad trať ŽSR Chynorany – Trenčín, ďalej od PHO I° a II° minerálneho prameňa Mitická, so zachovaním súbežnej c.I/9 v jej súčasnej polohe.

V navrhovanej zmene je R2 umiestnená ďalej od PHO I° a II° minerálneho prameňa Mitická, oproti pôvodnému riešeniu zachováva súbežnú c.I/9 v jej súčasnej polohe (požiadavka SSC na zachovanie cesty I/9). Pôvodné riešenie zasahovalo do PHO I° minerálneho prameňa Mitická a bolo navrhnuté bez pokračovania súbežnej cesty I/9 (ako súbežná cesta sa mala využívať cesta III/1860 vedená cez intravilán obce Trenčianske Jastrabie), oproti navrhovanej zmene by bola potrebná aj preložka železničnej trate dĺžky 750m, väčší rozsah úprav s dopadom na výšku stavebných nákladov. Navrhovaná zmena má významne pozitívny vplyv.

6. Zmena umiestnenia R2 v úseku od MÚK „Trenčianske Mitice“ po križovanie s potokom Pod dubmi, v polohe južne od trate ŽSR Chynorany – Trenčín, bez potreby preložky žel. trate a preložky cesty I/9, so zachovaním existujúceho dopravného napojenia obce Trenčianske Mitice a Trenčianske Jastrabie na cestu I/9. Výškové vedenie R2 v záreze a mimoúrovňové križovanie popod cestu III/1862 a pod žel. traťou.

V navrhovanej zmene je R2 umiestnená ďalej od obytnej zástavby obce Trenčianske Mitice (zástavba pozdĺž c.I/9), nie je potrebná preložka železničnej trate dĺžky 750m (žel. trať ostáva v súčasnej polohe), zachováva súbežnú c.I/9 v jej súčasnej polohe. Výrazne sa zmenšil rozsah úprav a nutných preložiek ciest a žel. trate, čo má priaznivý vplyv aj na výšku stavebných nákladov. Pôvodné riešenie zasahovalo do PHO II° minerálneho prameňa Mitická i PHO II° vodného zdroja Červený hostinec, 4-pruhová cesta bola vedená v tesnej blízkosti obytnej zástavby obce Trenčianske Mitice, bez pokračovania súbežnej cesty I/9 (v danom úseku I/9 bola zrušená – ako súbežná cesta sa mala využívať cesta III/1860 vedená cez intravilán obce Trenčianske Jastrabie), oproti navrhovanej zmene by bola potrebná aj preložka železničnej trate dĺžky 750m. Navrhovaná zmena má pozitívny vplyv.

7. Zmena umiestnenia R2 v úseku od križovania s potokom Pod dubmi po koniec riešeného úseku severovýchodným obchvatom obce Svinná, mimo existujúcu cestu I/9, ďalej od intravilánu obce Svinná, so zachovaním súbežnej c.I/9 v jej súčasnej polohe.

V navrhovanej zmene je R2 umiestnená mimo obec Svinná v zmysle odporúčania ZS (EIA). Pôvodné riešenie kopírovalo súčasnú cestu I/9 vedenú cez obec Svinná naviac s nevyhovujúcimi smerovými parametrami pre R2. Navrhnuté riešenie má vo vzťahu k obci Svinná pozitívny vplyv.

8. Výškové vedenie R2 v km 12,437 v záreze s mostným objektom na migračnom ťahu zveri *Toto technické riešenie bolo navrhnuté v zmysle odporúčania ZS (EIA). Pôvodné riešenie cesty, vedenej po súčasnej ceste I/9 na teréne, by naopak úplne znemožnilo migráciu zveri a to svojim výškovým vedením ako aj vybudovaným obojstranným oplatením 4-pruhovej cesty. Zmena navrhovanej činnosti má významne pozitívny vplyv na zachovanie konektivity územia.*

9. Vypustenie malého odpočívadla na R2 a presunutie veľkého odpočívadla do predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“.

Umiestnenie veľkého odpočívadla do novej polohy bolo navrhnuté v zmysle platnej Konceptie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách v Slovenskej republike.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Z hľadiska inžinierskogeologických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia je stavba umiestnená v zložitých podmienkach, lokálne v území postihnutom svahovými poruchami typu zosúvania a plazenia, ktoré vyžaduje zabezpečenie únosnosti a stability podložia násypov ako aj zložené geotechnické sanačné opatrenia.

Ochrana povrchových a podzemných vôd pred znečistením počas prevádzky rýchlostnej cesty je zabezpečená navrhovaným spôsobom odvodnenia, ktoré v úseku od začiatku po km 11,565 R2 spočíva v odkanalizovaní komunikácie stokovými systémami, ktorými budú znečistené zrážkové vody odvedené do odlučovačov ropných látok a po prečistení do prirodzených recipientov. Posledný úsek rýchlostnej cesty R2 v km 11,565 – k.ú., ktorý neprechádza cez PHO minerálnych vôd, je odvodnený cez zatrávnené svahy komunikácie do retenčno-odparovacích nádrží a do miestnych potokov. V km cca 5,524 – 7,184 prechádza rýchlostná cesta R2 ochranným pásmom VZ Červený hostinec PHO II. stupňa, kde musí byť dodržaná podmienka MZ SR odkanalizovania povrchu vozovky (vrátane mostných objektov) so zabezpečením kvality vypúšťaných vôd.

Z hľadiska vplyvu na vodný zdroj Červený hostinec a jeho pásma hygienickej ochrany a PHO II. stupňa minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach je poloha rýchlostnej cesty R2 priaznivejšia ako v pôvodne (v EIA) posudzovanom variante, k zásahu do PHO I. stupňa nedochádza.

Trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza v tesnej blízkosti územia európskeho významu SKUEV0810 Rúbanice v katastrálnom území Mníchova Lehota. Popri chránenej lokalite prechádza rýchlostná cesta R2 mostným objektom v km 1,630 so svetlou šírkou 258,0 m a s podchodnou výškou 5,00 m, ktorý umožní aj migráciu zveri a živočíchov medzi lesmi Považského Inovca a Strážovských vrchov. Stavba si na svojej trase vyžiada záber biotopov národného významu a biotopov európskeho významu. V súlade so zákonom č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov ak orgán ochrany prírody a krajiny vo svojom vyjadrení k činnosti upozorní, že činnosťou môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je na uskutočnenie tejto činnosti potrebný súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny. Ak navrhovaná činnosť môže mať pravdepodobne významný vplyv na územie európskeho významu alebo na chránené vtácie

územie, podlieha hodnoteniu vplyvov na takéto územia z hľadiska cieľov jeho ochrany – tzv. primeranému posúdeniu.

IV.4.3 Zmeny v objektoch križovatiek

V pôvodne posudzovanej EIA boli na trase odporúčaného variantu rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce navrhované štyri mimoúrovňové križovatky:

- MÚK „Trenčianske Jastrabie“ v tvare osmičkovitej križovatky so súbežnou preložkou c.III/1860 vedenou ponad R2
- MÚK „Svinná – západ“ neúplná, variant M1
- MÚK „Svinná – juh“ neúplná, variant M1 s preložkou c.III/05025 (III/1860)
- MÚK „Dežerice - Vlčkovce“ v tvare deltovitej križovatky s c.III/1861

Zmenou polohy rýchlostnej cesty R2 voči obci Svinná boli križovatky s cestami III. triedy z technického riešenia vylúčené. Obsluhu územia dostatočne zabezpečujú MÚK Trenčianske Mitice a MÚK Dežerice – Vlčkovce, pričom MÚK Dežerice – Vlčkovce je súčasťou úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice ako križovatka MÚK Bánovce západ.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zrušenie objektov križovatiek v konečnom dôsledku znamená zníženie záberov pôdy, zníženie nevyhnutných výrubov drevín, zníženie plochy likvidovaných biotopov. MÚK „Trenčianske Mitice“ je navrhnutá v tvare trúbkovitej križovatky, s jednou okružnou križovatkou na súbežnej ceste I/9, do ktorej je napojená aj preložka c.III/1860. Zmena umiestnenia a tvaru križovatky vyplynula zo zmeny polohy R2 a potreby zachovania a napojenia súbežnej c.I/9 s R2. Navrhnuté riešenie umožňuje optimálne a bezpečné napojenie komunikácií v oblasti. Riešenie neznižuje prepojenosť územia komunikáciami, neznižuje plynulosť a bezpečnosť premávky a je oproti pôvodnému variantu výhodnejšie.

IV.4.4 Zmeny v objektoch preložiek ciest a rekonštrukcií ciest

V riešení posudzovanom v EIA boli uvažované 3 preložky ciest v celkovej dĺžke len 4424,5 m a preložka železničnej trate Chynorany – Trenčín v dĺžke 750 m. Zmena technického riešenia rýchlostnej cesty R2 v novej polohe na základe podrobnejšieho rozpracovania si vyžaduje úpravy v rozsahu:

Obj. 103 Preložka cesty I/9 v km 0,326-1,367 R2, kat. C9,5/60, dĺžky 1039,54 m - *Preložka v koridore existujúcej c.I/9, nový objekt z dôvodu zabezpečenia súbežnej cesty s R2 mimo intravilán obce Mníchova Lehota*

Obj. 104-01 Preložka cesty I/9 v km 2,758-3,267 R2, kat. C9,5/50 (C9,5/60), dĺ. 514,25 m - *Preložka v koridore existujúcej c.I/9, z dôvodu zabezpečenia súbežnej cesty s R2. Rozsah a umiestnenie vyplýva z navrhnutého riešenia R2 s tunelom „Humienec“*

Obj. 104-02 Preložka cesty I/9 v km 3,783-4,130 R2, kat. C9,5/60, dĺ. vetvy „L“ 148,17 m; dĺ. vetvy „N“ 106,81 m; dĺ. vetvy „M“ 142,49 m - *Úprava c.I/9 v súčasnej polohe a výstavba okružnej križovatky. Zmena vyplýva zo zmeny vedenia R2 a tvaru MÚK „Trenč. Mitice“ pri zachovaní súbežnej c.I/9 v súčasnom koridore.*

Obj. 104-03 Preložka cesty I/9 v km 5,127-5,897 R2, kat. C9,5/60, dĺ. 796,80 m - *Preložka v blízkosti existujúcej c.I/9. Zmena vyplýva zo zmeny vedenia R2 a mimoúrovňového križovania s R2 a zabezpečenia súbežnej c.I/9.*

Obj. 105 Hospodárske zjazdy na ceste I/9 v km 0,450 až 0,750 R2 - *Zabezpečenie vstupov na príľahlé pozemky na ostatnú cestnú sieť*

- Obj 106 Preložka cesty III/1885 v km 0,948 R2, kat. MOK 7,5/40, dĺ. 189,44 m - *Preložka v blízkosti existujúcej c.III/1885 s napojením na preložku c.I/9 v Mníchovej Lehote. Zabezpečenie súbežnej cesty I/9 mimo intravilánu obce Mníchova Lehota*
- Obj. 107 Prístupová komunikácia na parc. 1817 v km 0,788 R2 vpravo, kat. P4/30, dĺ. 30,00 m - *Zabezpečenie vjazdu do príľahlej nehnuteľnosti po vybudovaní R2*
- Obj. 108 Preložka poľnej cesty v km 0,900 R2 vpravo, kat. P4/30, dĺ. 256,41 m - *Preložka vedená pozdĺž R2 s napojením na cestu I/2 nad tunelom a úprava existujúcej cesty. Preložka je potrebná pre zabezpečenie prístupu z obce Mníchova Lehota do zalesneného územia nad obcou.*
- Obj 109 Miestna komunikácia v km 3,000 R2 vpravo, kat. C9,5/50, dĺ. 340,12 m - *Nová komunikácia pozdĺž R2 pre napojenie chatovej oblasti na cestu I/2 nad tunelom „Humienec“*
- Obj. 110 Chodníky pre peších a cyklistov v km 0,700 až 1,000 R2 - *Nové chodníky a vstupy na pozemky v Mníchovej Lehote*
- Obj. 111 Chodníky a rampy pre peších pri ceste I/9 v km 3,083 R2 - *Nové chodníky a autobusové zastávky pri ceste I/9 a k žel. zastávke Mníchova Lehota*
- Obj.113 Preložka poľnej cesty v km 3,760 R2, kat. P7/30, dĺžky 239,569 m - *Preložka v blízkosti existujúcej poľnej cesty pre napojenie chatovej oblasti Pod Šiancom, so zachovaným napojením na c.I/9*
- Obj. 115 Preložka cesty III/1860 v km 4,200 R2 vľavo, kat. C7,5/50 dĺžky 147,37 m - *Preložka a úprava c.III/1860 v mieste napojenia na c.I/9 v blízkosti MÚK „Trenčianske Mitice“*
- Obj. 116 Úprava cesty III/1862 v km 5,269 R2, kat. MO8/30, dl. 98,51 m - *Úprava cesty v existujúcej polohe s mostom ponad R2*
- Obj. 117 Chodníky pre peších pri ceste III/1862 a c.I/9 v km 5,269 R2 - *Vybudovanie nových chodníkov v križovatke c.I/9 s c.III/1862*
- Obj. 120 Preložka poľnej cesty v km 7,235 R2, kat. P 4/30, dĺžky 144,13 m - *Preložka pod mostným objektom v koridore existujúcej poľnej cesty*
- Obj. 121 Preložka poľnej cesty v km 8,635 R2, kat. P 4/30, dĺžky 503 m + vetva „B“ dĺžky 39 m - *Preložka popod mostný objekt 223 na R2 v mieste existujúcich poľných ciest*
- Obj. 122 Preložka poľnej cesty v km 9,313 a 10,552 R2, kat. P 4/30, dĺžky 148,45 m (vetva „A“), 160,84 m (vetva „B“) a 215,50 m (vetva „C“) - *Preložky v mieste križovania s R2 v blízkosti existujúcich poľných ciest*
- Obj. 123 Preložka cesty III/1860 v km 11,572 R2, kat. C 7,5/50, dĺžky 450,00 m - *Preložka v mieste križovania s R2 v koridore existujúcej cesty III/1860*
- Obj. 124 Preložka poľnej cesty v km 11,603 R2, kat. P4/30 celkom dĺžky 166,791 m - *Preložka poľných ciest v koridore existujúcej cesty a úprava napojenia na c.III/1860*
- Obj. 125 Cesta pre zver v km 12,437 R2 - *Nový objekt na základe odporúčania ZS (EIA)*
- Obj. 126 Preložka poľnej cesty v km 12,454 R2 v k.ú. Vlčkov, kat. P 4/30, dĺžky 621,09 m - *Preložka vedená pozdĺž R2 a nad R2 pre zabezpečenie prístupu na pozemky*
- Obj. 127 Preložka poľnej cesty v km 12,454 R2 v k.ú. Horňany, kat. P 4/30, dĺžky 621,09 m - *Preložka vedená pozdĺž R2 a nad R2 pre zabezpečenie prístupu na pozemky*
- Obj. 151 Obchádzky na ceste I/9 v km 0,700 R2 - *Dočasné obchádzky v mieste budovania tunela „Mníchova Lehota“*
- Obj. 152 Obchádzka na ceste I/9 v km 1,230 R2 - *Dočasná obchádzka v mieste budovania R2 a preložky c.I/9*
- Obj. 153 Obchádzka na ceste I/9 v km 3,200 R2 - *Preložka poľnej cesty v km 8,635 R2, kat. P 4/30, dĺžky 503 m + vetva „B“ dĺžky 39 m*
- Obj. 154 Obchádzka na ceste I/9 v km 4,200 R2 - *Dočasná obchádzka v mieste budovania okružnej križovatky na ceste I/9*
- Obj. 171 Úprava cesty I/9 (po ukončení výstavby) - *Úprava asf. krytu existujúcej cesty I/9*

Obj. 172 Úprava ciest III. triedy (po ukončení výstavby) - *Úprava asf. krytu existujúcich ciest III. triedy*

Obj. 173 Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na cestu I/9 v km 0,000 R2, dĺžky 352,49 m - *Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na c.I/9, pre prípad, ak by predchádzajúci úsek R2 nebol ešte vybudovaný*

Obj. 650 Úprava žel. trate č.130A Chynorany - Trenčín, žkm 35,632 (35,595-36,675) a 31,540 (31,490-31,590), železničný spodok (km 3,325 a 5,318 R2) o celkovej dĺžke 140 m a 318 m - *Zmena (minimalizácia) rozsahu úprav žel. trate v jej súčasnej polohe v mieste mimoúrovňového križovania s R2*

Obj. 635 Rekonštrukcia železničného priecestia v km 31,607 žel. trate č.130A Chynorany - Trenčín - *Rekonštrukcia v súčasnej polohe v súvislosti s dobudovaním chodníkov pre peších na c.III/1862 v mieste križovania s R2*

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Preložky ciest I. a III. triedy, preložky poľných ciest zabezpečujú veľmi dobré prepojenie územia, umožňujú prístup na poľnohospodárske pozemky. Nové cesty pre zver sú vybudované v miestach existujúcich koridorov zveri a umožňujú zachovanie migračných koridorov v území. Dočasné obchádzky budú riešené len počas obdobia výstavby rýchlostnej cesty tak, aby bola zachovaná plynulosť cestnej premávky a bezproblémová obslužnosť územia. Po skončení výstavby sa dočasné obchádzky zlikvidujú a územie sa zrekultivuje. Po skončení výstavby sa upraví aj povrch ciest I. a III. triedy, ktoré budú počas výstavby využívané ako prístupové komunikácie. Chodníky pre peších budú umožňovať bezpečný pohyb peších účastníkov cestnej premávky. Zvýšený rozsah preložiek a úprav ciest je na úkor záberu plôch, zväčša poľnohospodárskej pôdy.

Úprava železničnej trate je nevyhnutná z dôvodu výstavby R2, v jej rámci sa dobudujú aj chodníky pre peších na ceste III/1862 v mieste križovania s R2, čím sa zabezpečí bezpečný pohyb obyvateľov v blízkosti trate a cesty. Neuvažuje sa s preložkou železničnej trate, čo má pozitívny vplyv na výšku investičných nákladov. Zmeny v preložkách ciest majú oproti pôvodnému variantu mierne významnejší vplyv z hľadiska zberu poľnohospodárskej pôdy. Z hľadiska dostupnosti územia, bezpečnosti premávky a chodcov majú pozitívny vplyv.

IV.4.5 Zmeny v mostných objektoch a nové objekty (galéria, tunely)

Mostné objekty prekonávajú prekážky charakteru vodných tokov, údolí, železničných tratí, ciest I. a III. triedy, miestnych komunikácií a poľných ciest. Oproti 17 navrhovaným mostným objektom vo variante odporúčanom ZS EIA, je v zmene navrhovanej činnosti riešených 24 mostných objektov a dva objekty tunelov. Zásadná zmena vyplýva zo zmeny trasy rýchlostnej cesty R2, z jej smerového, výškového vedenia a šírkového usporiadania. Podrobnejšie údaje o technickom riešení mostných objektov sú uvedené v časti III.2.4 Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia. V zmene navrhovanej činnosti sú riešené aj mostné objekty, ekodukt a priepusty, ktoré umožnia migráciu zveri a živočíchov mimoúrovňovo popod/ponad rýchlostnú cestu R2 v zmysle Záverečného stanoviska MŽP SR (číslo: 82/04-1.6), podľa zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište (25.10.2005), stanoviska ŠOP SR zo dňa 25.6.2009, stanoviska Krajského lesného úradu v Trenčíne zo dňa 17.6.2009 a stanoviska Obvodného lesného úradu v Trenčíne zo dňa 6.7.2010.

Obj. 201 Most na R2 v km 0,114 nad poľnou cestou a Rigeľským potokom - *Zmena rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta z dôvodu zmeny šírkového usporiadania a výškového vedenia trasy R2.*

Obj. 202 Most na R2 v km 0,911 nad Turnianskym potokom - Zmena konštrukcie, rozpätí, dĺžky mosta a otvorov mosta z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, umiestnenia R2 a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 203 Most na ceste I/9 v km 0,901 R2 nad Turnianskym potokom - Nový objekt z dôvodu zachovania súbežnej cesty I/9 vedenej mimo intravilán obce Mníchova Lehota

Obj. 204 Most na R2 v km 1,630 nad migračným ťahom zveri - Nový mostný objekt na základe odporúčania ZS (EIA)

Obj. 205 Most na R2 v km 2,610 nad potokom a miestnou komunikáciou - Zmena konštrukcie, rozpätí, dĺžky mosta a otvorov mosta

Obj. 206 Most na R2 v km 3,760 R2 nad poľnou cestou - Nový objekt z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2, ako aj spôsobu napojenia chatovej oblasti na cestu I/9.

Obj. 207 Galéria na R2 v km 0,565 pod cestou I/9 - Nový objekt z dôvodu zmeny šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2

Obj. 211 Most na R2 nad vetvou "E" križovatky "Trenčianske Mitice" v km 3,938 R2 - Zmena konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2, ako aj spôsobu mimoúrovňového križovania s cestou I/9 v MÚK „Trenčianske Mitice“.

Obj. 212 Most na R2 v km 4,237 nad traťou ŽSR Chynorany - Trenčín v žkm 32,656 - Nový objekt z dôvodu zmeny vedenia R2

Obj. 213 Most na R2 v km 4,364 nad cestou III/1860 - Nový objekt z dôvodu zmeny vedenia R2

Obj. 214 Most na R2 v km 4,681 nad potokom Kyslá voda a nad poľnou cestou - Zmena rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena polohy R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 215 Most na ceste III/1862 v km 5,269 nad R2 - Zmena polohy, tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 216 Podjazd v km 5,317 R2 pod tratou ŽSR Chynorany - Trenčín v žkm 31,540 - Nový mostný objekt. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 217 Most na ceste I/9 v km 5,401 nad R2 - Nový mostný objekt. Zmena umiestnenia R2 a riešenia mimoúrovňového križovania súbežnej c.I/9 s R2.

Obj. 219 Most na R2 v km 5,639 nad potokom Pod dubmi - Zmena tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena polohy R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 220 Most na ceste I/9 v km 5,684 R2 nad potokom Pod dubmi - Nový objekt z dôvodu zmeny riešenia súbežnej cesty I/9

Obj. 221 Most na R2 v km 6,129 nad potokom Zadná studňa - Most na R2 v km 6,129 nad potokom Zadná studňa

Obj. 222 Most na R2 v km 7,127 nad Mitickým potokom a poľnou cestou - Zmena konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 223 Most na R2 v km 8,598 nad cestou III/1863 a potokom Cípec - Most na R2 v km 8,598 nad cestou III/1863 a potokom Cípec

Obj. 225 Most na R2 v km 9,313 nad poľnou cestou - Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2

Obj. 226 Most na R2 v km 10,559 nad Svitavským potokom a poľnou cestou - Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2

Obj. 227 Most na R2 v km 11,572 nad cestou III/1860 - Zmena polohy mosta, tvaru konštrukcie, rozpätí a dĺžky mosta a otvorov mosta. Zmena umiestnenia R2, šírkového usporiadania, smerového a výškového vedenia trasy R2.

Obj. 228 Most na R2 v km 12,085 - Nový mostný objekt z dôvodu zmeny umiestnenia R2

Obj. 229 Most nad R2 v km 12,437 na migračnom ťahu zveri - Nový objekt na základe zmeny umiestnenia R2 a odporúčania ZS (EIA)

Objekty tunelov:

Obj. 401-01 Hĺbený dvojrúrový cestný tunel „Mníchova Lehota“ - Nový objekt z dôvodu iného riešenia prechodu R2 v tesnej blízkosti zastavaného územia obce Mníchova Lehota. Nosná konštrukcia tunela je tvorená monolitickými železobetónovými podzemnými stenami, monolitickou železobetónovou stropnou doskou a monolitickými železobetónovými spodnými doskami. Podzemné steny budú osovo vzdialené 11,25 m. Tunelové ostenie je navrhnuté obdĺžnikového tvaru. V oboch tunelových rúrach je navrhnutá cemento - betónová vozovka.

Obj. 402-01 Hĺbený dvojrúrový cestný tunel „Humienec“ v km 3,250 R2 - Nový objekt z dôvodu iného spôsobu križovania R2 so žľ, traťou a napojenia chatovej oblasti na cestu I/9. Nosná konštrukcia tunela je tvorená monolitickými železobetónovými podzemnými stenami, monolitickou železobetónovou stropnou doskou a monolitickými železobetónovými spodnými doskami. Podzemné steny budú osovo vzdialené 11,25 m. Tunelové ostenie je navrhnuté obdĺžnikového tvaru. V oboch tunelových rúrach je navrhnutá cemento-betónová vozovka. Výstavba tunela si vyžiada výluky na žľ. trati Chynorany – Trenčín.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Na zakladanie mostných objektov a hĺbenie tunelov má významný vplyv geologické prostredie. Zo záverov inžinierskogeologického posúdenia vyplýva, že stavba bude realizovaná v zložitých podmienkach, miestami v nestabilnom území, preto zakladanie mostov sa odporúča hĺbkovo na pilótach. Pri zakladaní mostných objektov je potrebné rešpektovať výsledky hydrochemického zhodnotenia. Mostné objekty ponad vodné toky si vyžadujú úpravu križovaného vodného toku v nevyhnutnom rozsahu pod mostným objektom. Niektoré vodné toky musia byť preložené do novej polohy, čo má negatívny vplyv na flóru a faunu brehov a dna prekladaných potokov.

- Preložka Turnianskeho potoka v km 0,898 R2 (cca dĺžky 185 m)
- Preložka Turnianskeho potoka v km 2,627 - 2,832 R2 (cca dĺžky 210 m)
- Preložka ľavostranného prítoku Turnianskeho potoka v km 2,853 R2 (cca dĺžky 33 m v otvorenej priekoze, potom v kanalizačnej rúre do Turnianskeho potoka)
- Úprava potoka Kyslá voda v km 4,415 R2 (cca dĺžky 105 m)
- Úprava potoka Pod dubmi v km 5,640 R2 (cca dĺžky 120 m)
- Preložka Svitavského potoka v km 10,561 R2 (dĺžky 380 m).

Zakladanie mostov a hĺbenie tunelov môže mať negatívny vplyv na podzemné vody. Najmä v lokalitách prechodu cez ochranné pásma vodných zdrojov a zdrojov minerálnych vôd musia byť počas výstavby veľmi dôsledne dodržiavané preventívne ochranné opatrenia.

Mostné objekty zabezpečujú konektivitu územia a umožňujú migráciu zveri. Na základe požiadaviek ZS EIA bol na trase rýchlostnej cesty R2 v mieste regionálneho biokoridoru Strážovské vrchy – Považský Inovec navrhnutý mostný objekt s parametrami vhodnými na tento účel. Podobne, v mieste evidovaného zvýšeného výskytu zveri v oblasti lesných porastov v k.ú. Horňany a Dežerice je navrhnutý mostný objekt nad rýchlostnou cestou, ktorý bude slúžiť ako ekodukt.

V území rozsahu OP II. stupňa minerálnych vôd je na základe rozhodnutia možné povoliť výstavbu obytných budov a iných zariadení len pri preukázaní, že tieto negatívne neovplyvnia akosť podzemných vôd a že protihavarijné opatrenia k ochrane akosti sú dostatočne zabezpečené. Vzhľadom na uvedené je potrebné navrhnuť všetky zemné práce, t.j. ťažbu zemín, vrty, hĺbenie, inštalácie podzemných aj nadzemných vedení na základe kladného hydrogeologického posudku a vykonaní účinných zabezpečujúcich technických opatrení. Zmeny v mostných objektoch a tunely predstavujú oproti pôvodne navrhovanému riešeniu :

Vo vzťahu k horninovému prostrediu – porovnateľný vplyv,

Vo vzťahu k povrchovým vodám – porovnateľný vplyv,

Vo vzťahu k podzemným vodám – významnejší vplyv – najmä hĺbenie tunela v OP II. st. minerálnych vôd,

Vo vzťahu ku krajine – pozitívny vplyv vzhľadom na lepšiu možnosť zachovania konektivity krajiny, migrácie živočíchov,

Vo vzťahu k biote – biotopy, flóra a fauna – významnejší vplyv vzhľadom na väčší rozsah záberov, výruby drevín, zásah do vodných biotopov,

Vo vzťahu k obyvateľstvu počas výstavby – významnejší vplyv na pohodu života z dôvodu rozsahu zemných prác pre tunelové objekty a z toho vyplývajúcej dopravy počas výstavby.

IV.4.6 Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádza množstvo inžinierskych sietí, vedení a iných zariadení, ktoré sú umiestnené prakticky v celom úseku rýchlostnej cesty R2 a súvisiacich komunikácií. K ich výraznejšiemu sústreďeniu dochádza pri dotyku s dopravnými koridormi v blízkosti zastavaných obcí. Zmeny v preložkách inžinierskych sietí oproti EIA z roku 2003 sú podmienené

- Zmenami navrhovaného riešenia rýchlostnej cesty R2 a súvisiacich cestných objektov,
- Zmenami vyplývajúcimi z podrobného geodetického zamerania existujúceho stavu s vytýčenými inžinierskymi sieťami,
- Zmenami vyplývajúcimi z potreby zapracovania pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov inžinierskych sietí, (stanoviská v priebehu spracovania DÚR),
- Upresnením riešenia preložiek z dôvodu potreby ich skordinovania s ostatnými objektmi predmetnej stavby,

Navrhnuté preložky inžinierskych sietí a nové inžinierske siete sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú nevyhnutnou súčasťou budovanej stavby rýchlostnej cesty R2.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v preložkách inžinierskych sietí nepredstavujú závažný zásah do životného prostredia. Zväčša sa riešia v rámci dočasného záberu a ročného záberu stavby a územie poškodené preložkami sa musí upraviť, zrekultivovať do pôvodného stavu. Rekultivácie dočasných záberov sú samozrejmosťou projektovej dokumentácie stavby. Vplyvy zmien preložiek inžinierskych sietí hodnotíme vo vzťahu k pôvodne posudzovanému variantu ako porovnateľné.

IV.4.7 Zmeny v protihlukových opatreniach

Zmeny v protihlukových opatreniach súvisia so zmenou trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce a s aktualizovanými údajmi o predpokladanej intenzite dopravy na navrhovanej rýchlostnej ceste R2.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Hluk z dopravy je v súčasnosti asi najviac prezentovaným negatívnym vplyvom výstavby a prevádzky diaľnic a rýchlostných ciest. Lekárske aj štatistické štúdie dokazujú, že hluk má

nepriaznivý vplyv na ľudské zdravie. Hluk má tiež pomerne významný vplyv na psychiku jednotlivca a často spôsobuje únavu, depresiu, agresivitu, neochotu, zhoršenie pamäti, stratu pozornosti a celkové zníženie výkonnosti. Dlhodobé vystavovanie nadmernému hluku potom spôsobuje hypertenziu (vysoký krvný tlak), poškodenie srdca vrátane zvýšeného rizika infarktu, zníženie imunity organizmu, chronickú únavu a nespavosť. Výskumy preukázali, že výskyt civilizačných chorôb priamo vzrastá s hlučnosťou daného prostredia. Z týchto dôvodov sa kladie zvýšený dôraz na dodržiavanie legislatívnych predpisov na ochranu zdravia obyvateľov. Vo vzťahu k hluku je relevantný zákon č.355/2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov podľa § 1 písm. h) ktorý ustanovuje povinnosti fyzických osôb a právnických osôb pri ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. Najdôležitejšie je ustanovenie § 27 ods. 1 písm. a), v zmysle ktorého „Fyzická osoba - podnikateľ a právnická osoba, ktoré používajú alebo prevádzkujú zdroje hluku, infrazvuku alebo vibrácií, sú povinné zabezpečiť, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc ustanovené vykonávacím predpisom podľa § 62 písm. m)“. V ods. 2 je ďalej uvedené, že pri návrhu, výstavbe alebo podstatnej rekonštrukcii dopravných stavieb a infraštruktúry, hluk v súvisiacom vonkajšom alebo vnútornom prostredí nesmie prekročiť prípustné hodnoty pri predpokladanom dopravnom zaťažení.

Prípustné hodnoty hluku sú definované vyhláškou č. 549/2007, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. Podľa § 3 ods. 1 vykonávacej vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Podľa § 4 ods. 1 vykonávacej vyhlášky „na ochranu zdravia pred hlukom a infrazvukom sú v prílohe ustanovené prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí a prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku a infrazvuku vo vnútornom prostredí budov pre deň, večer a noc“.

Pre posúdenie vplyvu hluku z predpokladanej intenzity dopravy na navrhovanom úseku rýchlostnej cesty R2 bola vypracovaná aktualizácia hlukovej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 12/2017), výsledkom ktorej sú hlukové mapy znázorňujúce šírenie hluku od dopravy v okolí rýchlostnej cesty R2 s navrhnutými protihlukovými opatreniami pre nočný čas (22:00 – 6:00). Z hlukovej mapy je zrejmé, že k prekročeniu prípustných limitov hluku a k potrebe realizácie ochranných opatrení je nutné pristúpiť v lokalitách:

Staničenie	Lokalita	Poloha
km 0,000 – 0,506	Mníchova Lehota	vľavo
km 0,500 – 0,625	Mníchova Lehota	vpravo
km 0,806 – 0,925	Mníchova Lehota	vľavo
km 0,806 – 0,925	Mníchova Lehota	vpravo
km 1,900 – 3,060	Mníchova Lehota	vpravo
km 2,200 – 3,060	Mníchova Lehota	vľavo
km 2,200 – 3,060	Mníchova Lehota	v SDP
km 3,440 – 4,015	Mníchova Lehota - Trenčianske Mitice	vpravo
km 3,850 – 4,170	Trenčianske Mitice	vľavo
km Vetva 102H	Križovatka Trenčianske Mitice	vpravo
km Vetva 102E	Križovatka Trenčianske Mitice	vpravo
km 4,260 – 4,400	Červený hostinec	vľavo
km 4,905 – 5,605	Rožňové Mitice	vľavo
km 4,250 – 5,800	Trenčianske Jastrabie	vpravo

km 8,300 – 8,820	Svinná	vpravo
km 8,500 – 8,695	Svinná	v SDP
km 9,025 – 9,295	Svinná	vpravo
km 11,000 – 11,700	Svinná	vpravo

Navrhnuté opatrenia sa v technickom riešení premietli do objektov:

- 271 Protihluková stena v km 0,000 – 0,506 R2 vľavo (výška PHS 5,0 m)
- 272 Protihluková stena v km 0,500 - 0,625 R2 vpravo (výška PHS 4,0 m)
- 273 Protihluková stena v km 0,806 - 0,925 vľavo (výška PHS 4,0 m)
- 274 Protihluková stena v km 0,806 - 0,925 vpravo (výška PHS 4,0 m)
- 275 Protihluková stena v km 1,900 - 3,060 vpravo (výška PHS 4,0 m)
- 276 Protihluková stena v km 2,200 - 3,060 vľavo (výška PHS 4,0 m)
- 277 Protihluková stena v km 2,200 - 3,060 v SDP (výška PHS 3,0 m)
- 278 Protihluková stena v km 3,440 - 4,015 vpravo (výška PHS 5,0 m)
- 279 Protihluková stena v km 3,850 - 4,170 vľavo (výška PHS 5,0 m)
- 280 Protihluková stena na vetve 102H (dĺ.335 m) (výška PHS 4,0 m)
- 281 Protihluková stena na vetve 102E (dĺ.165 m) (výška PHS 3,0 m)
- 282 Protihluková stena v km 4,260 - 4,400 vľavo (výška PHS 4,5 m)
- 283 Protihluková stena v km 4,905 - 5,605 vľavo (výška PHS 5,0 m)
- 284 Protihluková stena v km 4,250 - 5,800 vpravo (výška PHS 5,0 m)
- 285 Protihluková stena v km 8,300 - 8,820 vpravo (výška PHS 4,0 m)
- 286 Protihluková stena v km 8,500 - 8,695 v SDP (výška PHS 3,0 m)
- 287 Protihluková stena v km 9,025 - 9,295 vpravo (výška PHS 4,0 m)
- 288 Protihluková stena v km 11,000 - 11,700 vpravo (výška PHS 3,0 m)

Na odporúčanom variante rýchlostnej cesty R2 z EIA boli na základe predpokladanej intenzity dopravy potrebné protihlukové opatrenia v rozsahu len 1970 m.

Celkový rozsah protihlukových opatrení zmeny navrhovanej činnosti predstavuje 9219 m protihlukových stien s výškou 1,5 – 5,0 m.

Primárne protihlukové opatrenia formou protihlukových stien nebudú dostatočné pre splnenie prípustných limitov pre rodinné domy v km 4,800 aj napriek navrhutej primárnej protihlukovej ochrane. K prekročovaniu povolených hladín hluku bude dochádzať aj od preloženej cesty I/9. V tomto prípade sa navrhuje do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie preskúmať možnosti riešenia sekundárnych opatrení formou výmeny pôvodných okien za okná zvukovoizolačné s privetrávaním minimálne v triede 2 kvality zvukovej izolácie okien.

Oproti variantu posudzovanému v EIA predstavuje zmena navrhovanej činnosti pozitívum vo zväčšení vzdialenosti trasy rýchlostnej cesty R2 od intravilánov obcí a v odvedení dopravy mimo intravilán obcí, zníženie intenzity dopravy a hluku z dopravy na ceste I/9. Návrh protihlukových opatrení v rozsahu 9219 m s výškou od 1,5 do 5,0 m poukazuje na vyššiu úroveň ochrany obyvateľov pred nepriaznivým účinkom hluku z dopravy.

Záver

Umiestnenie rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce zohľadňuje požiadavky dotknutých obcí, Národnej diaľničnej spoločnosti, Slovenskej správy ciest, Štátnej ochrany prírody SR a ďalších orgánov premietnuté do podmienok Záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR k správe o hodnotení vplyvov (ZS č. 82/04-1.6), v ktorom bolo tiež odporúčané vyriešiť neurčitosti z procesu hodnotenia v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby. Oproti pôvodne navrhovanému riešeniu v EIA z roku 2003 zohľadňuje trasa R2 potrebné technické parametre rýchlostnej cesty, vedenie v samostatnom koridore v plnom profile, modifikáciu modrého variantu z EIA v lokalite obce Svinná tak, aby vo väčšej

vzdialenosti obchádzal obec a pod. Zmeny sa prejavili v spôsobe technického riešenia telesa rýchlostnej cesty R2, objektov križovatiek, mostných objektov, preložiek ciest a ďalších súvisiacich objektov stavby. Samozrejme, zmeny vyvolávajú vplyvy, ako napr. zväčšenie záberu plôch, záber poľnohospodárskych a lesných pozemkov, križovanie a úprava vodných tokov, prechod cez prvky územného systému ekologickej stability, záber biotopov, zmeny vo využívaní územia, vplyvy na hlukovú situáciu v území, ktoré sa čiastočne odlišujú od tých, ktoré boli posudzované v EIA z roku 2003. Tieto vplyvy boli posúdené v predchádzajúcich kapitolách predkladaného oznámenia o zmene.

Vplyvy navrhovanej zmeny rýchlostnej cesty R2 oproti variantu posudzovanému v EIA môžeme zhrnúť nasledovne:

- navrhovaná zmena si vyžiada plošne väčší záber poľnohospodárskych a lesných pozemkov, oproti 39,10 ha v pôvodnom zámere je v zmene uvažovaný záber 70,29 ha poľnohospodárskej pôdy, záber lesných pozemkov nebol v pôvodnom zámere uvažovaný vôbec, zmena uvažuje záber 7,81 ha.
- vplyvy na horninové prostredie vzhľadom na podobne zložité inžinierskogeologické a hydrogeologické podmienky pre zakladanie stavby a jej objektov, sú porovnateľné,
- vplyvy na povrchové vody sú porovnateľné,
- vplyvy na podzemné vody sú mierne významnejšie vzhľadom na rozsah zemných prác v OP II. stupňa minerálnych vôd,
- oproti pôvodne posudzovanému zámeru navrhovaná zmena nezasahuje do PHO I.stupňa minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach,
- navrhovaná zmena si oproti pôvodnému zámeru (13 RD) nevyžiada žiadne demolácie rodinných domov,
- navrhovaná zmena predstavuje väčší zásah do rekreačného zázemia obcí, pričom si vyžiada demoláciu cca 15 objektov záhradných domkov a chatiek
- navrhovaná zmena v porovnaní s pôvodným zámerom (v roku 2003 neboli biotopy európskeho a národného významu identifikované) si vyžiada zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu,
- navrhovaná zmena v porovnaní s pôvodným zámerom je situovaná vo väčšej blízkosti územia európskeho významu SKUEV0810 Rúbanice (v roku 2003 toto územie nebolo územím európskeho významu), čím dôjde k negatívnemu vplyvu na toto územie,
- navrhovaná zmena v porovnaní s pôvodným zámerom umožňuje vhodnou lokalizáciou mostných objektov s optimálnymi parametrami zachovať priechodnosť územia a znížiť negatívne bariérové pôsobenie stavby, čo je významne pozitívna zmena,
- navrhovaná zmena je v súlade s odporúčaniami Záverečného stanoviska MŽP SR vedená vo väčšej vzdialenosti od obytného územia, čo má pozitívny vplyv na obyvateľstvo vo vzťahu k hluku a exhalátom z dopravy,
- navrhovaná zmena je v súlade s odporúčaniami Záverečného stanoviska MŽP SR vedená v plnom profile v samostatnom koridore, čo má pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť premávky.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

V.1 Základné údaje o navrhovateľovi

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

V.2 Názov zmeny navrhovanej činnosti

Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce

V.3 Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti

Kraj : Trenčiansky
Okres : Trenčín, Bánovce nad Bebravou
Katastrálne územie : Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice, Svinná, Hornáň, Vlčkov, Dežerice

V.4 Opis zmeny navrhovanej činnosti

Začiatok rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce sa nachádza západne od obce Mníchova Lehota kde stavba nadväzuje na pripravovaný úsek „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“ a končí v km 14,838, kde sa na ňu pripája úsek uvedený do prevádzky „R2 Ruskovce – Pravotice“.

Zmeny navrhovanej činnosti spočívajú v zmenách:

- kategórie rýchlostnej cesty R2,
- v umiestnení rýchlostnej cesty R2,
- v objektoch križovatiek,
- v objektoch preložiek ciest a rekonštrukcií ciest,
- v mostných objektoch a návrhu nových objektov (tunely, galéria),
- preložiek inžinierskych sietí,
- protihlukových opatrení.

Zmena kategórie rýchlostnej cesty R2 z pôvodnej R 22,5/100 (80) na kategóriu R 24,5/120 vyplynula z požiadavky NDS a z uplatnenia normy STN 73 6101/O1. Umiestnenie rýchlostnej cesty R2 v úseku Mníchova Lehota – Ruskovce je výsledkom zohľadnenia podmienok Záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR k správe o hodnotení vplyvov na stavbu „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište“ (ZS č. 82/04-1.6), v ktorom bolo tiež odporúčané vyriešiť neurčitosti z procesu hodnotenia v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby. Oproti pôvodne navrhovanému riešeniu v EIA z roku 2003 zohľadňuje trasa R2 potrebné technické parametre rýchlostnej cesty, vedenie v samostatnom koridore v plnom profile, modifikáciu modrého variantu z EIA v lokalite obce Svinná tak, aby vo väčšej vzdialenosti obchádzal obec a pod. Zmeny sa prejavujú v smerovom vedení rýchlostnej cesty R2, v spôsobe technického riešenia telesa rýchlostnej cesty R2, objektov križovatiek, mostných objektov, preložiek ciest a ďalších súvisiacich objektov stavby.

Od km cca 0,500 – 1,000 je trasa rýchlostnej cesty R2 umiestnená v samostatnom koridore, čím sa vytvoril priestor pre umiestnenie súbežnej cesty I/9, ktorá je vedená nad navrhovaným tunelom v súčasnom koridore. Zmenou výškového vedenia rýchlostnej cesty R2 v úseku

obojstrannej zástavby obce Mníchova Lehota a jej vedenie v tuneli umožňuje zníženie negatívnych vplyvov, najmä hluku z dopravy na príslušnú zástavbu. Od km cca 1,000 je rýchlostná cesta umiestnená do polohy medzi súčasnou cestou I/9 a Turnianskym potokom, pričom cesta I/9 je ponechaná v pôvodnej polohe. V km 1,630 je mostným objektom zabezpečená možnosť migrácie zveri v trase nadregionálneho biokoridoru Strážovské vrchy – Považský Inovec, zároveň sa v lokalite nachádza novovyhlásené územie európskeho významu SKÚEV 0810 Rúbanice, ktoré stavba obchádza v tesnej blízkosti. V lokalite motorestu Radar je stavba vedená hĺbeným tunelom „Humienec“ popod železničnú trať Chynorany – Trenčín. MÚK „Trenčianske Mitice“ je umiestnená priaznivejšie voči PHO I° a II° minerálneho prameňa Mitická, zároveň je cesta I/9 zachovaná v súčasnej polohe. V úseku od MÚK „Trenčianske Mitice“ po križovanie s potokom Pod dubmi je trasa vedená v polohe južne od trate ŽSR Chynorany – Trenčín, pričom nie je potrebné prekladať železničnú trať ani cestu I/9. Trasa R2 je vedená v záreze a podchádza popod cestu III/1862 a pod železničnou traťou. Od križovania s potokom Pod dubmi po koniec riešeného úseku (km 5,700 – 14,838) je trasa rýchlostnej cesty R2 vedená v novej polohe severovýchodným obchvatom obce Svinná, mimo existujúcu cestu I/9, ďalej od intravilánu obce Svinná, so zachovaním súbežnej c.I/9 v jej súčasnej polohe, pričom v km 12,437 bude umiestnená v záreze s navrhovaným mostným objektom pre migráciu zveri. V úseku rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce bolo vypustené malé odpočívadlo a veľké odpočívadlo bolo presunuté do polohy v predchádzajúcom úseku „R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“. Mostné objekty prekonávajú prekážky charakteru vodných tokov, údolí, železničnej trate, ciest I. a III. triedy, miestnych komunikácií a poľných ciest. Na trase rýchlostnej cesty R2 je navrhovaných 24 mostných objektov, ktoré, vzhľadom na zložité geologické podmienky, je navrhované zakladať hĺbkovo na pilótach. Mostné objekty svojimi parametrami umožňujú migráciu zveri v území. Dva krátke tunely na trase rýchlostnej cesty R2 umožňujú priaznivejšie vedenie rýchlostnej cesty R2 a súbežnej cesty I/9 a mimoúrovňové vedenie popod železničnú trať. Zároveň znižujú negatívne pôsobenie hluku z dopravy. Návrh preložiek ciest, ktoré sú prerušené trasou rýchlostnej cesty R2, umožňuje optimálne prepojenie územia komunikáciami, zjednodušuje prístup na poľnohospodárske pozemky, umožňuje bezpečný pohyb peších účastníkov cestnej premávky a zabezpečuje aj úpravu komunikácií, využívaných ako prístupové komunikácie počas výstavby, po ukončení výstavby. V miestach, kde predpokladaná intenzita dopravy po rýchlostnej ceste R2 spôsobí prekročenie hygienických limitov hluku v zmysle platnej legislatívy, sú navrhnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien a sekundárnych opatrení.

Vplyvy navrhovanej zmeny rýchlostnej cesty R2 oproti zámeru posudzovanému v správe o hodnotení vplyvov EIA sú pre názornosť uvedené v nasledovnej tabuľke:

Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s vplyvom identifikovaným v pôvodne posudzovanom riešení
ovzdušie	<i>zaťaženie emisiami, prachom</i>	porovnateľný vplyv
horninové prostredie	<i>vplyv na stabilitu horninového prostredia</i>	porovnateľný vplyv
podzemné vody	<i>riziko ovplyvnenia režimu a kvality</i>	významnejší negatívny vplyv
povrchové vody	<i>riziko kontaminácie</i>	porovnateľný vplyv
poľnohospodárska a lesná pôda	<i>trvalý a dočasný záber</i>	väčší negatívny vplyv
biota, Natura 2000	<i>zásah do biotopov, stresové faktory, väčší rozsah výrubov</i>	významnejší negatívny vplyv

Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s vplyvom identifikovaným v pôvodne posudzovanom riešení
územný systém ekologickej stability	<i>zásah do štruktúry ÚSES, bariérový efekt</i>	menší negatívny vplyv
rozvoj územia	<i>zlepšenie dopravnej dostupnosti</i>	porovnateľný vplyv
vplyv na rekreáciu	<i>zásah do rekreačného územia</i>	významnejší negatívny vplyv
pohoda a kvalita života	- vplyv emisií a hluku na obyvateľstvo - zásah do zastavaného územia, demolácie RD	priaznivejší vplyv na obyvateľstvo, priaznivejší vplyv na obyvateľstvo,

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti porovnávalo potenciálne vplyvy zmeny navrhovanej činnosti s pôvodným variantom z EIA odporúčanom v Záverečnom stanovisku MŽP SR. Porovnanie vychádzalo zo štúdií a prieskumných prác, z ktorých niektoré mali len orientačný charakter. Pre presnú identifikáciu vplyvov bude potrebné v ďalšom procese prípravy projekčných prác vykonať presnú inventarizáciu drevín určených na výrub, inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu (prieskum musí byť vykonaný vo vegetačnom období), primerané posúdenie vplyvu činnosti na územia Natura 2000, hydrogeologický posudok.

Na základe týchto prieskumných prác možno navrhnúť súbor opatrení na elimináciu alebo zmiernenie negatívnych účinkov činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

VI. PRÍLOHY

VI.1 Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Úsek rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota – Ruskovce je súčasťou väčšieho úseku rýchlostnej cesty od križovatky s D1 Chocholná po obec Hradište, ktorý bol posudzovaný v správe o hodnotení vplyvov, ktorú v roku 2003 vypracovala firma ENVICONSLT, s.r.o. Žilina. Na základe správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie bolo na stavbu „Cesta R2 Križovatka D1 - Hradište“ podľa zákona č. 127/1994 Z.z., vydané „Záverečné stanovisko“ Ministerstva životného prostredia č. 82/04-1.6 dňa 25.10.2005.

Samotné Záverečné stanovisko, vzhľadom na jeho rozsah, v tlačenej podobe nedokladáme, je súčasťou dokumentácie na priloženom CD nosiči (**Príloha č.1**).

VI.2 Mapové prílohy (Príloha č.2).

1. Celková situácia stavby, km 0,000 – 7,500, M: 1:10 000
2. Celková situácia stavby, km 7,500 – K.Ú., M: 1:10 000

VI.3 Výpis z katastra nehnuteľností

Výpis z katastra nehnuteľností sa ,vzhľadom na charakter stavby (líniová stavba), nepredkladá.

VI.4 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Podklady pre vypracovanie oznámenia 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 v znení jeho neskorších úprav vypracovala firma DOPRAVOPROJEKT, a.s (12/2017) a sú prílohou k tomuto Oznámeniu o zmene v digitálnej forme na CD nosiči (**Príloha č.3**).

Záznam z rokovania zo dňa 8.2.2018 (Príloha č.4)

V závere spracovania podkladov pre oznámenie o zmene prebehlo pracovné rokovanie investora stavby a projektanta s dotknutými obcami. Predmetom tohto rokovania bolo podrobne vysvetliť zmeny navrhovaného riešenia zástupcom samospráv dotknutých obcí. Záznam z rokovania je prílohou oznámenia o zmene.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Máj 2018

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

RNDr. Dorota Martinková
DOPRAVOPROJEKT a.s.
Kominárska 2,4
832 03 Bratislava 3
Tel. 02/502 34 284

.....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Ján Ďurišin
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ,
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel.č.:02/583 111 11

.....

Ing. Ladislav Dudáš, PhD.
Podpredseda predstavenstva
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel.č.:02/583 111 11

.....

Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

ZOZNAM PRÍLOH:

PRÍLOHA č.1

Záverečné stanovisko MŽP SR v tlačenej podobe nedokladáme, spolu s prílohou č.3 je napálené na priloženom CD nosiči

PRÍLOHA č.2

1. Celková situácia stavby, km 0,000 – 7,500, M: 1:10 000
2. Celková situácia stavby, km 7,500 – K.Ú., M: 1:10 000

PRÍLOHA č.3

Podklady pre vypracovanie oznámenia 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 v znení jeho neskorších úprav - v digitálnej forme na CD nosiči

CD nosič obsahuje:

- A. Popis zmien – podklady pre 8a
- B.1 Prehľadná situácia M 1: 50000
- B.2 1. Celková situácia stavby, km 0,000 – 7,500 M 1: 10000
- 2. Celková situácia stavby, km 7,500 – KÚ M 1: 10000
- D. Výkresy
- I. Podklady a prieskumy
 - I.1 Orientačná inventarizácia biotopov európskeho a národného významu
 - I.2 Orientačná inventarizácia drevín
 - I.3 Hluková štúdia – podklad pre 8a
 - I.4 Exhalačná štúdia – podklad pre 8a
 - I.7 Dopravno-inžiniersky prieskum – podklad pre 8a
 - I.10 Inžinierskogeologické a hydrogeologické zhodnotenie územia

PRÍLOHA č.4

Záznam z rokovania zo dňa 8.2.2018