

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 82/04-1.6)

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

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

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

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Cesta R2 križovatka D1 - Hradište

2. Účel

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

3. Užívateľ

Účastníci cestnej premávky.

4. Umiestnenie:

Varianty cesty R2 prechádzajú cez katastrálne územia obcí:

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

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

5. Termín začatia a ukončenia:

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

6. Stručný opis technického a technologického riešenia:

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

Variantné riešenie je spracované v nasledovných úsekoch:

Z1 – zelený variant Trenčianske Jastrabie

Z2 – zelený variant Svinná juh

M1 – modrý variant Svinná sever

Z3 – zelený variant Bánovce nad Bebravou

Z4 – zelený variant, alternatíva Biskupice juh

Z5 – zelený variant, alternatíva Biskupice sever

M2 – modrý variant Hradište.

Červený variant Č (Č1-Č7)

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

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

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

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

Zelený variant Trenčianske Jastrabie – Z1

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

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

Zelený variant Svinná juh – Z2

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

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

Modrý variant Svinná sever – M1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modrý variant Hradište – M2

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

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

Základné technické parametre

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

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

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

¹⁾ začiatok v km červeného variantu

Križovatky

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

červený variant

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

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

zelený variant Z1

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

zelený variant Z2 a modrý variant M1

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

zelený variant Bánovce nad Bebravou (vrátane alternatívy Z5)

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

modrý variant M2

Riešenie je identické ako v prípade červeného variantu.

Sprievodná komunikácia

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

Červený variant

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

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

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

Pred obcou Horné Ozorovce sa ruší súčasné križovanie ciest I/50 a II/516. Na prevedenie zostatkovej dopravy je potrebné vybudovať prepojenie ciest II/516 a III/05039 od uvedenej súčasnej križovatky po intravilán Bánovce nad Bebravou, v dĺžke 970 m.

Cez Bánovce nad Bebravou vedie sprievodná komunikácia po miestnych komunikáciách po uliciach Svätoplukova, Sládkovičova, A. Hlinku a Partizánska.

Od Brezolúp vedie sprievodná komunikácia v súbehu s R2 cez Jerichov. V tomto úseku bude potrebné vybudovať prepojenie ciest III/05040 a III/05042 v dĺžke 3 760 m. Následné prepojenie Jerichova s Hradišťom a Dolnými Vestenicami je možné iba po cestách III/05042 a III/05041 cez obec Látkovce.

Zelený variant Z1

V zelenom variante Z1 vedie trasa súbežnej komunikácie od Mníchovej Lehoty až po Svinnú po ceste I/50. Tým odpadá potreba budovania sprievodnej komunikácie medzi Mníchovou Lehotou a Trenčianskym Jastrabím.

Zelený variant Z2 a modrý variant M1

Spôsob riešenia súbežnej dopravy sa oproti červenému variantu nemení.

Zelený variant Bánovce nad Bebravou (vrátane alternatívy Z5)

Trasa súbežnej komunikácie vedie medzi oboma križovatkami v Bánovciach nad Bebravou po súčasnej ceste I/50. Odpadá tým nutnosť budovania prepojenia ciest II/516 a III/05039 i preložky cesty III/05041.

Modrý variant M2

Spôsob riešenia súbežnej dopravy oproti červenému variantu sa nemení.

Obslužné zariadenia

Malé odpočívadlá s plochou cca 0,85 ha sú navrhované v miestach existujúcich motorestov a ČSPH pozdĺž červeného variantu, ktoré budú dobudované parkovacími plochami:

- km 18,900 – Trenčianska Turná, vľavo- ČSPH Tamoil
- km 24,900 – Mníchova Lehota, vpravo – motorest Radar
- km 33,700 – Dežerice, vpravo – nové na PPF
- km 40,500 – Bánovce nad Bebravou, vľavo – motorest, motel
- km 40,700 – Bánovce nad Bebravou, vpravo – ČSPH
- km 48,200 – Jerichov, vľavo – nové na PPF

V zelenom variante Z1 je navrhované pravé malé odpočívadlo Mníchova Lehota v km 0,700.

V zelenom variante Z3 je navrhované obojstranné malé odpočívadlo Bánovce nad Bebravou v km 2,100.

Veľké odpočívadlá v rozsahu 2,5-3,0 ha sú navrhované v trase červeného variantu :

- km 33,700 – Dežerice, vľavo – motorest Delta
- km 48,200 – Jerichov, vpravo – ČSPH, motorest

Tieto odpočívadlá budú dobudované tak, aby bola dosiahnutá požadovaná vybavenosť:

- čerpacia stanica pohonných hmôt s WC, štyri výdajné miesta OA, a dva NA
- stravovanie – 60 stoličiek
- ubytovanie – 40 lôžok
- parkoviská pre osobné vozidlá – 30-50 miest
- parkoviská pre nákladné vozidlá – 10-15 miest
- parkoviská pre autobusy – 6-8 miest, (oddelené od nákladných vozidiel)

Pozdĺž cesty budú zriadené manipulačné pásy v šírke 5m.

Preložky a úpravy vodných tokov

Úpravy sú riešené v minimálnom rozsahu u mostných objektov. K väčším úpravám dochádza v úsekoch:

červený variant

- úprava potoka v km 46,100, v dĺžke 150 m
- preložka potoka Hydina v km 49,500 v dĺžke 170 m

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

Z3 (Bánovce nad Bebravou)

- úprava rieky Bebrava v km 5,150 v dĺžke 280m
- úprava potoka Inovec v km 5,150 v dĺžke 200 m

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

Cestná kanalizácia

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

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

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

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

2. Posúdenie správy o hodnotení a doručené stanoviská

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

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

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (list č. 07716-2/2004-IKŽ zo dňa 29. 3. 2004)

na základe súčasného stavu poznania hydrogeologickej štruktúry prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd v Trenčianskych Miticiach považuje z hľadiska zabezpečenia ich ochrany za možné akceptovať oba navrhované varianty na tomto úseku, aj keď s preferenciou zeleného variantu. S návrhom opatrení uvádzaných v správe o hodnotení súhlasí s požiadavkou, aby boli rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Ministerstvo obrany SR (list č. SEMI/K-84/3-359/2-2004-OdIOŽP zo dňa 5. 3. 2004)

k predloženej dokumentácii nemá pripomienky.

Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne (list č. A/2004/000275 zo dňa 16. 2. 2004)

uvádza nasledujúce stanoviská za jednotlivé úseky štátnej správy životného prostredia:

- štátna správa ochrany ovzdušia – bez pripomienok,
- štátna vodná správa - bez pripomienok,
- štátna správa odpadového hospodárstva – upozorňuje, že variant Z2 (2,1-2,17) križuje starú skládku odpadov; pri výmene podlažia existuje možnosť narušenia pomerov uzatvorenej skládky,
- štátna správa ochrany prírody a krajiny – upozorňuje, že text na strane 18 v bode 1.3. je nezmyselný. Uvedené osobitne chránené územia sú už vyhlásené a platia na ne ustanovenia zákona NR SR č.543/2002 Z. z. a neplatí, že ich územnú ochranu KÚ ešte iba ustanoví. Upozorňuje zároveň na pripravované osobitne chránené územie – PP Rúbanice, ktoré by bolo zeleným variantom pretínané. Z pohľadu ochrany prírody a krajiny odporúča červený variant.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Banskej Bystrici (list č.04/000514 zo dňa 31. 3. 2004)

konštatuje, že v územnom pláne VÚC Banská Bystrica, v jeho záväznej časti predmetná komunikácia R2 nie je uvedená (NV SR č.263/99 Z. z.), ale aktualizovaná ÚPD VÚC Banská Bystrica z roku 2003 rýchlostnú cestu R2 uvádza. Navrhuje rozšíriť posudzovanie trasy TŠ na úsek v prieťahu mesta Zvolen (od budúcej križovatky R1, R2 a R3 pri Budči) so zhodnotením, priamo súvisiacich stavieb aj vo vzťahu k obsluhu územia s navrhovanou trasou R2. Ďalej odporúča využiť existujúce ÚPD obcí a miest, vrátane ÚPD mesta Zvolen, kde je žiaduce uvažovať aj s možnosťou preskúmania trasy od napojenia R1 juhovýchodne od Zvolena, tzn. od križovatky Kováčová po obec Lieskovec. Pri projektovom riešení zohľadniť

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

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

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

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

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

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

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

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

nemá zásadné pripomienky z predloženej dokumentácii.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

uvádza stanoviská za jednotlivé pracoviská:

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

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

ochrana ovzdušia – bez pripomienok.

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

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

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

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

uvádza:

a/ červený variant:

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

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

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

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

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

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

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

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

Obvodný lesný úrad v Trenčíne (list č.2004/00027- 02 e.č.2004/00073 zo dňa 31.3.2004)

Súhlasí so základným variantom zámeru – červený a s variantmi: modrý M1 Svinná sever, zelený Z3 Bánovce nad Bebravou a Z4 alt. Biskupice juh a k správe o hodnotení požaduje:

vplyvy na genofond a biodiverzitu - v otvorenej krajine (pole - pole, pole - les) z oboch strán cesty vybudovať oplotenie, ktoré zabráni prístupu voľne žijúcich zvierat na vozovku a vybudovať koridory v násypových rovinách pod úrovňou vozovky cca vo vzdialenostiach 2-3 km tak, aby oplotenie navádzalo zvieratá k prechodu cez migračné koridory. Voči uvedeným parametrom migračného koridoru raticovej zveri z podhoria Strážovského pohoria do Považského Inovca na 33,4-38,5 km – ako je uvedený v červenom variante nemá námietok. V otvorenej krajine (pole - pole, pole - les) vybudovať oplotenie (v úsekoch motel Delta – H. Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k. ú. Hradište), ktoré bude brániť vstupu voľne žijúcej zveri na vozovku a ktoré ju bude navádzať do podúrovňových prechodov pre zver. Tieto požaduje vybudovať v úseku motel Delta – H.Ozorovce v počte 2 ks, v úseku Bánovce nad Bebravou - Brezolupy 1 ks a v úseku Jerichov (čerpacia stanica PHM) – križovatka do Látkoviec 1 ks.

vplyvy na dopravu - zrušenie križovania miestnych komunikácií, ktoré sú vyústením a pokračovaním lesných odvozných ciest, a to na konci obce M. Lehota (lokalita Dráhy) a M. Lehota – časť Járky znemožní dopravu dreva nákladnými automobilmi z lesných komplexov, preto žiada, aby na navrhnuté nové miestne komunikácie bol umožnený prístup z uvedených vyústení lesných odvozných ciest. Ďalej žiada zabezpečiť prístup na miestne komunikácie z lesných a poľných ciest v k. ú. Vysočany a na úseku motel Delta – H. Ozorovce a Bánovce nad Bebravou – Jerichov.

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

súhlasí bez zásadných pripomienok.

Obvodný banský úrad v Prievidzi (list č.190/L/Pv/2004 zo dňa 18.2.2004)

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

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

bez pripomienok.

Obec Brezolupy (list zo dňa 9.3.2004)

uvádzajú pripomienky z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 25.2.2004 v zasadačke Obecného úradu Brezolupy:

- v návrhu červeného variantu je uvažované, že pripojenie obcí Látkovce, Brezolupy - časť Jerichov je zo severnej strany a obce Pravotice s príľahlými obcami z južnej strany. Trasa spájajúca Látkovce, Brezolupy – časť Jerichov, poľnohospodárske družstvo Brezina, vodná nádrž Brezolupy má prechádzať cez obec Brezolupy. Trasa, ktorá spája spomínané obce je dosť frekventovaná, zvlášť v letných mesiacoch (pohyb vozidiel PD Brezina, ktoré zväžajú úrodu z príľahlých polí počas roka – rekreačná oblasť Látkovce, rekreačná oblasť Jerichov, vodná nádrž Brezolupy, vozidlá zabezpečujúce odvoz dreva z rozsiahlych okolitých lesov). Plánovaná trasa prechádza cez obec Brezolupy, ktorá v zimných mesiacoch je veľmi nebezpečná (úsek asi 700 m má stúpanie 14%). Z týchto dôvodov navrhuje, aby cesta spájajúca Látkovce, Brezolupy i Jerichov pokračovala súbežne s cestou R2 (mimo obce Brezolupy) a končila pri križovatke pred obcou Brezolupy.

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

Obec Horňany (list č.100/2004 zo dňa 20.2.2004)

konštatuje, že vzhľadom na vzdialenosť trasy všetkých variantov od zastavaného územia obce, životné prostredie ani obyvatelia obce nie sú dotknutí navrhovanou stavbou.

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

stanovisko je totožné so závermi a odporúčaniami z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 25.2.2004 na OcÚ Trenčianske Stankovce:

- vybudovať sprievodnú komunikáciu s parametrami pre obojsmernú nákladnú dopravu po pravej strane rýchlostnej komunikácie v úseku od mimoúrovňového križovania v staničení 15,65 km až po križovatku v staničení 18,6 km s napojením na cestu II/507 Trenčín- Beckov a na štátnu cestu III/50719 z dôvodu potenciálneho nadmerného zaťaženia časti obce Sedličná hlavne nákladnou dopravou vedenou územím zastavaným bytovými a rodinnými domami ako aj skutočnosť, že územný plán obce rieši využitie pozemkov po ľavej strane rýchlostnej cesty na priemyselné účely a bez žiadanej súbežnej komunikácie by táto oblasť bola izolovaná a pre obec nevyužiteľná.

Obec Vysočany (list č. 62/2004 zo dňa 6.4.2004)

súhlasí so správou o hodnotení vzhľadom na to, že „cesta“ nezasahuje do zastavaného územia obce.

Obec Hradište (list zo dňa 31.5.2004)

k správe o hodnotení bolo konané dňa 5.2.2004 verejné zasadanie obecného zastupiteľstva. Verejnosť bola podrobne oboznámená so správou o hodnotení. Obec odporúča modrý variant.

Obec Dolné Vestenice (list zo dňa 31.5.2004)

Pripája sa k stanovisku obce Hradište. Súhlasí s modrým variantom.

3. Prerokovanie s verejnosťou a závery z prerokovania

Verejné prerokovanie vplyvov navrhovanej činnosti sa vykonalo v dňoch 25.2. až 31.3.2004 v dotknutých obciach. Kompletné prepisy záznamov z verejných prerokovaní sú k dispozícii u zástupcov samospráv dotknutých sídiel, navrhovateľa a na MŽP SR. V záverečnom stanovisku sú uvedené len podstatné časti z príspevkov účastníkov verejného prerokovania, ktoré reprezentujú diskutované okruhy problémov.

Mesto Bánovce nad Bebravou (list zo dňa 16.3.2004)

V zázname z verejného prerokovania zo dňa 10.3.2004 sa uvádza:

- súhlas časti obyvateľov Bánoviec nad Bebravou s vedením cesty vo variante 4,
- stanovisko Krajského pamiatkového úradu v Trenčíne,
- stanovisko OÚ ŽP so súhlasom s variantom 3, príp. 4,
- vyjadrenie obyvateľov Horných Ozoroviec so žiadosťou o posun trasy ďalej od ich obydľí o cca 150 m a vybudovanie protihlukovej steny,
- stanovisko mestského úradu s variantom 3, príp. 4 s pripomienkami.

Obce Trenčianske Jastrabie a Trenčianske Mitice

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

Obec Mníchova Lehota (list zo dňa 9.3.2004)

zaslala zápisnicu zo spoločného verejného prerokovania, ktoré sa konalo 25.2.2004 v Trenčianskej Turnej. Pripomienky a požiadavky sa týkajú iba sídla Mníchova Lehota:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obec Svinná a Dežerice (list zo dňa 16.3.2004)

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

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

Obec Brezolupy (list zo dňa 9.3.2004)

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

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

Stanovisko obyvateľa obce Trenčianska Turná - Františka Prekopa z 22.3.2004 navrhuje pre potlačenie hluku medzi obcami Veľké Bierovce a Trenčianska Turná:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Odborný posudok

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

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

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

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

Vplyv na obyvateľstvo

Najzávažnejšie vplyvy budú počas výstavby:

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

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

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

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

1) predpoklad ovplyvnenia plánovanej IBV;

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

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

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

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

v ostatných variantoch k zásahom do zastavaného územia nedochádza.

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

Sídlo	variant	Produkcia v t/rok			porovnávací koeficient
		NO _x	C _x H _y	CO	
Mníchova	Č	0	0	0	0
Lehota	Z1	0	0	0	0
Trenčianske	Č	0	0	0	0
Jastrabie	Z1	5	1	9	64
Trenčianske	Č	12	2	21	151
Mitice -	Z1	0	0	0	0
Svinná	Č	59	11	106	751
	Z2	7	1	11	86
	M1	9	1	14	109
Bánovce nad Bebravou	Č	101	18	178	1 278
	Z3+Z4	0	0	0	0
	Z3+Z5	0	0	0	0
Hradište	Č	24	4	43	303
	M2	0	0	0	0

Najväčšie príspevky k znečisteniu ovzdušia vykazuje červený variant, pričom nepriaznivé vplyvy imisií na obyvateľov zhoršujú horšie rozptylové podmienky v zastavanom území ako i skutočnosť, že znečisťujúce látky sú produkované mobilnými zdrojmi vo výške dýchacej zóny človeka;

Z celkového posúdenia vplyvov na obyvateľstvo vyplýva, že najvýhodnejšia je kombinácia základného červeného variantu a variantov s obchvatmi dotknutých sídiel v úseku Svinnej variant Z2, v úseku Bánoviec n/Bebravou varianty Z3 a Z4, v úseku Hradišťa variant M 2.

Vplyv na horninové prostredie

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

Vplyv na povrchové a podzemné vody

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

Vplyvy na režim podzemných vôd sa predpokladajú pri väčších zárezoch – variant Č pri Trenčianskej Turnej (11 m), variant Z1 pri Trenčianskom Jastrabí (17 m), variant M2 pri Hradišti – 10 m.

Zariadenia staveniska a stavebné dvory zriadené pri každom väčšom mostnom objekte musia byť vybavené tak, aby za predišlo ohrozeniu vôd – nepriepustný podklad, ochranný zachytňový rigol okolo areálu zariadenia, havarijná nádrž s veľkosťou na zachytenie celého objemu splachu z povrchu areálu zariadenia staveniska, skladovanie nebezpečných látok mimo dosahu vodných zdrojov a povrchových tokov, sociálne zariadenia s vhodnou likvidáciou splaškov, atď.

Ovplyvnenie zdrojov pitnej vody pre hromadné zásobovanie obyvateľstva:

červený variant:

- vodný zdroj Veľké Bierovce - trasa prechádza pásmom hygienickej ochrany (PHO) II. stupňa nad vodným zdrojom, vzhľadom na to, že kolektorom podzemných vôd sú fluválne náplavy Váhu s vysokou priepustnosťou a slabou krycou schopnosťou povrchových vrstiev je vodný zdroj veľmi zraniteľný,
- vodný zdroj Červený hostinec – trasa prechádza po hranici PHO II. stupňa vo vzťahu k smeru prúdenia vody bez možnosti vplyvu na vodný zdroj,
- vodný zdroj Hradište – trasa prechádza cez PHO II. stupňa s možnosťou ovplyvnenia kvality vody vodného zdroja.

modrý variant M2 - vodný zdroj Hradište

- trasa prechádza cez PHO II. stupňa s možnosťou ovplyvnenia kvality vody vodného zdroja. Z tohoto hľadiska sú obidva varianty rovnocenné.

Vplyvy na minerálne vody:

červený variant

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

zelený variant Z1

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

Vzhľadom na spôsob tvorby minerálnych vôd a hĺbku ich obehu je možnosť ovplyvnenia ich režimu veľmi obmedzená, a to nielen počas prevádzky ale aj počas výstavby.

zelený variant Z5

- trasa prechádza v blízkosti ochranného pásma využívaného geotermálneho vrtu BnB-1 v Bánovciach nad Bebravou, s ochranným pásmom určeným v okruhu 10 m od zdroja. Vzhľadom na charakter tvorby termálnych vôd a spôsob ich zachytenia je možnosť ovplyvnenia kvality vôd v tomto zdroji minimálna, je však potrebné dodržať vzdialenosť zaručujúcu bezpečnosť vrtu a súvisiacich zariadení. Riziko predstavuje kolízia vozidla pri havárii s možnosťou priameho poškodenia zariadenia.

Vplyv na pôdu

Okrem trvalého záberu pôd, ktorá je v jednotlivých variantoch rôzna, je najväčším vplyvom možnosť vzniku veternej a vodnej erózie počas výstavby a možnosť kontaminácie pôdy počas prevádzky vymývaním emisií, prenosom a kumuláciou v pôde, prípadne prenosom znečisťujúcich látok pri havárii vozidiel. Deštrukcia humusového horizontu, zhutnenie a iné vplyvy počas výstavby je potrebné eliminovať dôslednou rekultiváciou dočasne zabratých pôd. Z tohto hľadiska sú varianty porovnateľné.

Vplyvy na biotu

Trasa žiadneho z posudzovaných variantov neprechádza cez územie podliehajúce osobitnému režimu územnej ochrany alebo vyššiemu stupňu ochrany podľa zákona č.543/2002 Z. z. Červený variant sa dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Mitická slatina bez predpokladu nepriaznivého ovplyvnenia, zelený variant Z1 sa dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Svinica bez významnejšieho priameho vplyvu okrem hlukovej záťaže,

trasa variantov Č7 a M2 sa pri Hradišti dostáva do blízkosti prírodnej pamiatky Nitrica bez priameho významného vplyvu na toto chránené územie.

Do kolízie s prírodnou pamiatkou Nitrica sa dostáva preložka cesty II/579 navrhovaná v súvislosti s budovaním rýchlostnej cesty R2, ktorá toto chránené územie pretína s predpokladom významného vplyvu – likvidáciou časti brehových porastov a negatívnymi vplyvmi hlukovej záťaže a imisií počas výstavby.

Najvýznamnejším priamym zásahom do bioty je likvidácia tých biotopov, ktoré sa nachádzajú priamo v trase rýchlostnej komunikácie. Tento vplyv je nevratný a môže znamenať celkovú likvidáciu hlavne maloplošných biotopov (napr. mokradných) alebo sa môže dotknúť časti biotopov (plošne rozsiahlejšie alebo líniové typy biotopov) a v tomto prípade povedie k ich fragmentácii.

Nepriame vplyvy - pri stavebných prácach vzniknú odkryté plochy, na ktorých sa pri dlhšom odkrytí začnú uplatňovať synantropné a nepôvodné, cudzokrajné druhy rastlín. Vytvoria sa nové typy biotopov v krajine, ktoré môžu prechodne využívať migrujúce druhy.

Za významné (a veľmi významné) biotopy sa v záujmovom území považujú lesné komplexy, brehové porasty a sprievodná vegetácia vodných tokov, poloprírodné lúky a pasienky, močiare a z antropogénnych biotopov hlavne vodné plochy s otvorenou vodnou hladinou. Jedným z najvážnejších vplyvov na tieto biotopy je priamy zásah do ich častí, čím dôjde k ich fragmentácii alebo v prípade maloplošných biotopov i celkovej likvidácii biotopu, čo v konečnom dôsledku môže viesť k zníženiu diverzity krajiny záujmového územia.

Pri stavebných prácach, presunoch techniky a materiálov môže dôjsť aj k mechanickému poškodeniu biotopov, resp. ich jednotlivých zložiek. Keďže v tomto prípade charakter biotopu zostáva zachovaný, je možná regenerácia poškodených častí.

Z hľadiska vplyvu na biotu najmenší zásah predstavuje červený variant, pretože vedie antropogénne zmeneným územím.

Vplyvy na krajinu

Krajina záujmového územia stavby je v značnom stupni antropogenizovaná – od urbanizovaného územia po intenzívne využívanú poľnohospodársku krajinu. Najväčšími antropogénnymi zásahmi do krajiny sú povrchové lomy. Výrazné sú líniové stresové faktory – dopravné stavby – cestné komunikácie a železničné trate. Najvýznamnejšími prvkami krajinnej štruktúry sú povrchové vody, vodné plochy a mokrade, významným krajinným prvkom, ale v menšom zastúpení sú lesy a dreviny rastúce mimo lesa.

Najmenšími vplyvmi na krajinu sa preto bude prejavovať červený variant vedený v trase súčasnej cesty I/50. Ostatné varianty obchvatov sídiel sú vedené prevažne poľnohospodárskou krajinou, čím dochádza k drobeniu celistvých veľkoplošných lánov. Okrem toho prevažne rovinatý terén nekladie vysoké nároky na začlenenie technického diela do krajiny, ktoré je možné zvládnuť navrhovanými opatreniami vegetačných úprav, parametrami a architektonickým stvárnením úpravy mostných objektov, využitím prírodných materiálov pri konštrukcii oporných a zárubných múrov.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

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

Zásah do technickej infraštruktúry

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

V. Závery

1. Záverečné stanovisko k činnosti

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

s a o d p o r ú č a

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

2. Odporúčany variant

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

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

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

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

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

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

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

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

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

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované najmä na základe nasledujúcich podkladov:

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

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

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

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

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

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

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

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

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

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

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

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

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

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

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

2. Potvrdenie správnosti údajov

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

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

25. 10. 2005