

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
(Číslo 362/05-1.6/ml)

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.
2. **Identifikačné číslo organizácie**
35 919 001
3. **Sídlo**
Mlynské Nivy 45, 821 49 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. **Názov**
Rýchlostná cesta R2 Hradište – hranica kraja (Dérerov mlyn)

2. **Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je zlepšenie kvalitatívnych parametrov cestnej premávky, vylúčenie premávky zo zastavaných oblastí obcí a zníženie zaťaženia životného prostredia obyvateľov obcí (zníženie hluku a imisného zaťaženia, zvýšenie bezpečnosti premávky).

3. **Užívateľ**
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

1. **Umiestnenie**
Okres Prievidza: k. ú. - Dolné Vestenice, Horné Vestenice, Nitrianske Sučany, Nitrica, Nováky, Koš, Sebedražie, Prievidza, Veľká Čausa, Lipník, Chrenovec – Brusno, Jalovec, Ráztočno, Handlová
Okres Žiar nad Hronom: k. ú. - Janova Lehota

5. **Termín začatia a ukončenia**
Začiatok výstavby: rok 2008
Ukončenie výstavby: rok 2030

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Zámer bol predložený v základnom variante činnosti - 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.

Tab.1 Základné technické údaje úsekov predstavujúcich variantné riešenie

Variant / úsek	Cesta I/50			Vegetačné úpravy v ha	Zárubné a oporné múry v tis. m ³	Dĺžka tunelov v m	Mostné objekty v m ²	Pruh pre pomalé vozidlá v m	Dĺžka úseku v m
	Výkop v tis. m ³	Násyp v tis. m ³	Vrchná stavba v tis. m ²						
Č2	-	36,100	42,365	2,290	-	445	1144	-	2,965
Č4	425,700	94,900	33,940	9,820	10,900	-	1892	1365	3,403
Č6	10,200	237,200	97,320	6,400	-	-	2968	1800	9,840
Č7	641,400	364,800	123,130	23,170	53,500	620	9158	4210	5,859
Č8	401,500	117,040	67,405	6,466	-	-	1112	2170	3,233
Z1	204,500	146,100	46,620	0,910	-	220	8478	-	2,700
Z2	919,380	180,590	69,650	3,970	59,490	580	12464	-	4,660
Z3	139,500	231,300	72,613	7,310	2,210	935	2660	-	4,659
M1	295,000	159,000	69,700	3,720	-	-	7066	-	4,030
M2	1 258,200	236,790	112,850	5,688	21,345	-	23136	-	6,100
M3	723,900	136,210	64,920	3,272	12,280	-	9231	300	3,509
M4	358,600	257,100	105,600	2,690	38,400	425	16457	-	6,931

Variantné riešenie je spracované v nasledovných úsekoch:

Z1 - zelený variant Horné Vestenice

M1 - modrý variant Nováky

M2,3 - modrý variant Veľká Čausa - Ráztočno

Z2 - zelený variant Morovno

M4 - modrý variant Handlová - východ

Z3 - zelený variant Handlová - juh

V úseku Lipník – Ráztočno, Ráztočno – Handlová a Handlová – Handlová juh bol navrhnutý modifikovaný fialový variant.

Posudzovaný úsek je navrhnutý ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie R22,5/100(80), táto kategória je aj pre všetky vyššie vymenované varianty

Zhotoviteľ správy o hodnotení navrhuje výstavbu v základnom variante Č1 až Č9 s variantmi Z1 - M1 - M2 - M3 - Z2 - M4 - Z3.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracovala firma Enviconsult, s.r.o., Závodska cesta 4, 011 52 Žilina. Na riešení sa podieľalo 11 odborných pracovníkov a 1 technický pracovník. Koordinátorom úlohy bol RNDr. Anton Darnady.

Navrhovaná činnosť podľa prílohy 1, kapitoly 13, pol. č. 1/A zákona podlieha povinnému hodnoteniu.

Národná diaľničná spoločnosť, Bratislava, predložila na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení „Cesta R2 Hradište – hranica kraja (Déreš mlyn)“, ktorý MŽP SR obdržalo 7. 2. 2005. MŽP SR po skontrolovaní náležitostí rozoslalo správu o hodnotení podľa § 18 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), všetkým zainteresovaným subjektom posudzovania listom zo dňa 10. 2. 2005.

2. Posúdenie správy o hodnotení a predložené stanoviská

Podľa § 18 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na MŽP SR tieto písomné stanoviská:

Ministerstvo zdravotníctva SR – Inšpektorát kúpeľov a žriediel, (list č. 07834-2/2005-IKŽ zo dňa 15. 2. 2005)

nemá zásadné pripomienky k realizácii navrhovanej činnosti. Upozornil, že trasa v úseku Č4, alternatíve M1 a čiastočne v úseku Č5 sa nachádza v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov kúpeľného mesta Bojnice. Konštatoval, že návrh opatrení a monitoringu považuje za dostatočný na ochranu prírodných liečivých zdrojov. Ďalej upozornil, že ku všetkým konaniam vo veci umiestnenia stavby, povolenia jej užívania, vo veci súvisiacej prepravy a skladovania ropných a chemických látok bude potrebné vyžiadať podľa § 66 ods. 5 písm. b) a § 69 ods. 1 písm. a) zákona o zdravotnej starostlivosti záväzný posudok Ministerstva zdravotníctva SR. Stotožňuje sa s optimálnym variantom uvedeným v správe o hodnotení.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (list č. 308/230/05 zo dňa 31. 5. 2005) uvádza, že odporúča vydať súhlas k navrhovanej činnosti podľa zákona. Pre ďalšiu etapu prípravy a realizácie odporúča nasledovný sled variantov:

- od začiatku úseku po Dolné Vestenice vo variante červenom (Č1),
 - v úseku medzi Dolnými a Hornými Vestenicami vo variante zelenom (Z1),
 - v úseku od Horných Vesteníc po Nováky vo variante červenom (Č3), pričom súbežnú cestu riešiť ako cestu I. triedy I/50,
 - v úseku Novák vo variante modrom (M1),
 - v úseku od Novák po Prievidzu vo variante červenom (C5), pričom po km 76,0 riešiť súbežnú cestu I. triedy a od km 76,0 riešiť cestu R2 ako novú trasu so zachovaním cesty I/50 alebo súčasnú cestu I/50 rozšíriť na kategóriu R 2 a riešiť súbežnú cestu I. triedy I/50,
 - v úseku Prievidza po Handlovú vo variantoch modrých (M2) a (M3),
 - v úseku Handlovej vo variante modrom (M4), pričom sa pripúšťa obchvat Handlovej aj variantom červeným (Č7),
 - v úseku od Handlovej po koniec úseku vo variantoch červených (C8) a (C9),
- s požiadavkou, že odporúčané trasy červených variantov Č3, Č5, Č8 a Č9 žiada riešiť ako samostatnú 4-pruhovú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním súbežnej cesty I/50.

Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, odbor regionálneho rozvoja, cestovného ruchu, životného prostredia a ÚP (list č. 5645/2005 zo dňa 23. 3. 2005)

súhlasí so závermi správy o hodnotení. Prikláňa sa k modifikovanému fialovému variantu (M2)–M3–M4–Č8–Č9, nakoľko predstavuje riešenie s najnižšou mierou negatívnych vplyvov.

Obvodný úrad životného prostredia v Prievidzi (list č. OUŽP/2005/00559/ŠSOO zo dňa 29. 3. 2005)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Obvodný úrad životného prostredia v Banskej Štiavnici (list č. 2005/00252/ZH zo dňa 1. 4. 2005)

úsek ochrany prírody a krajiny - upozorňuje na regionálny biokoridor Lutilský potok, kde je potrebné minimalizovať zásahy do brehových porastov.

úsek ochrany ovzdušia - bez pripomienok

úsek ochrany vôd - požaduje dodržať zákon č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami,

úsek odpadového hospodárstva - bez pripomienok.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Prievidzi (list č. 2005/0412 -002 zo dňa 7. 3. 2005)

súhlasí so správou o hodnotení bez zásadných pripomienok.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Žiar nad Hronom (list č. B/2005/00388 zo dňa 22. 2. 2005)

súhlasí s navrhovaným optimálnym variantom.

Krajský pozemkový úrad v Banskej Bystrici (list č. 2005/00109 zo dňa 4. 4. 2005)

nemá pripomienky k navrhovanej činnosti za podmienky, že v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie budú maximálne rešpektované zásady ochrany poľnohospodárskej pôdy stanovené zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

Obvodný pozemkový úrad v Prievidzi (list č. OPU0331-2005/1543 zo dňa 4. 3. 2005)

konštatuje, že stavba je v súlade s VÚC Trenčianskeho kraja. Prikláňa sa k alternatívam:

Dolné Vestenice - Z1, obchvat mesta Nováky M, ďalej v pôvodnej v trase existujúcej cesty I/50 Nováky - Prievidza, využiť cestu I/50 od Prievidze až po križovatku Lipník poza Brusno s napojením na variant M3, obchvat mesta Handlová - variant Handlová východ M4 s napojením do základnej trasy - úseky Č8 a Č9.

Ako negatívum hodnotia zábery poľnohospodárskej pôdy s dodatkom, že ide o pôdy s nízkym produkčným potenciálom.

Obvodný pozemkový úrad v Žiari nad Hronom (list č. 2005/00082 zo dňa 3. 3. 2005)

nemá námietky k navrhovanému riešeniu.

Obvodný lesný úrad v Prievidzi (list č. OLU- 91-2005/472 HL2 zo dňa 25. 2. 2005)

z hľadiska ochrany lesného pôdneho fondu za najvýhodnejší považujú červený variant. Najmenej vhodný variant je Handlová východ M4, nakoľko predpokladá najväčší záber LPF. Navrhuje pre posúdenie vhodnosti jednotlivých variantov vykalkulovať odvody za vyňatie LPF.

Obvodný lesný úrad v Žarnovici (list č. 2005/00890 zo dňa 9. 3. 2005)

nemá námietky k realizácii predmetnej stavby tak ako je uvedená v správe o hodnotení za podmienok, že navrhovateľ stavby dodrží navrhované opatrenia (minimalizovať zábery pôdy, viesť priesieky v lese tak, aby sa zabránilo poškodzovaniu lesa vetrom, práce vykonávať mimo obdobia párenia).

Obvodný banský úrad v Prievidzi (list č. 416/N/ŠÁ/2005 zo dňa 30. 3. 2005)

odporúča vydať súhlasné stanovisko k optimálnemu variantu. Žiada zapracovať do posudku povinnosť prerokovať kolíziu s CHLÚ Nováky, DP Nováky I, CHLÚa DP Handlová. Tiež upozorňuje na ložiská nerastných surovín v blízkosti navrhovanej trasy, ktoré by sa dali využiť pri výstavbe cesty R2.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Prievidzi, (list č. B/2005/00543 - HŽP-1814 zo dňa 10. 3. 2005)

nemá zásadné pripomienky. Nulový variant je z hľadiska ochrany zdravia pred nepriaznivými účinkami dopravy neakceptovateľný. Prikláňa sa k navrhovanému riešeniu cesty R2 v slede variantov: Č1 - Z1 - Č3 - M1 - Č5 - Č6.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiari nad Hronom (list č. 391/2005 zo dňa 21. 2. 2005)

nemá námietky k navrhovanej činnosti.

Železnice SR, odbor rozvoja (list č. 307/2005-O220HE/190 zo dňa 16. 2. 2005)

nemá pripomienky k navrhovanej činnosti.

Mesto Nováky (list č. 301/2005 zo dňa 21. 4. 2005)

k trase cesty uvádza, že

- pre mesto je prijateľný modrý variant s označením M1, v úseku 14 s modifikovaním trasy zväčšením oblúka a jeho napriamením tak, aby viedla v tesnej blízkosti Pozdĺž CHLÚ Nováky (ULB) s kolmým križovaním s riekou Nitrou a železničnou traťou a napriamená pokračovala v trase súčasnej cesty I/50,
- v súvislosti s pokračovaním trasy R2 v úseku 15 až po existujúcu križovatku na Lehotu pod Vtáčnikom, kde sa navrhuje využitie existujúcej trasy, smerovo rozdelené štvorprúdovej cesty I/50. Upozorňuje, že táto cesta nespĺňa normatívne parametre pre

deklarovanú rýchlostnú komunikáciu a zároveň nie sú vytvorené podmienky pre súbežnú komunikáciu bez obmedzenia prístupu,

- taktiež nevylučujú červený variant Č4, ktorý by mohol byť použitý za podmienok vedenia celého úseku segregovane, tzn. na estakáde tak, aby bola zabezpečená eliminácia účinku hluku na okolité zastavané územie, prevažne obytné a paralelnú komunikáciu by tvorila dnešná I/50.

k súbežnej komunikácii

- pre mesto je neprijateľný celý úsek oboch variant, nakoľko toto riešenie vychádzalo zo štúdií z roku 1998, kde boli zlé vstupné údaje. Navrhujú prehodnotenie problému tak, aby podľa možnosti dnešná trasa cesty I/50 tvorila po realizácii R2 súbežnú komunikáciu,
- nesúhlasí s riešením súbežnej komunikácie v úseku 13 a 14, najmä s vedením trasy cez stred miestnej časti Horné Lelovce,
- v úseku 15 nie je zrejmé sprístupnenie obce Lehota pod Vtáčnikom. Navrhuje využitie existujúcej súbežnej komunikácie v časti úseku pre mimoúrovňovou križovatkou na Lehotu pod Vtáčnikom,
- upozorňuje na problém riešenia prístupu do obcí Koš, Sebedražie a Cígeľ, nakoľko cez poddolované územie spojnice na Koš je už odstavená úplne a prístup je možný len cez Prievidzu, navrhuje riešiť súbeh križovania na Lehotu pod Vtáčnikom.

križovania (vjazdu a výjazdu)

- problematika križovania súvisí s predpokladaným riešením výhľadovej trasy cesty I/64 a časovopriestorovými väzbami, kde je potrebné vychádzať z troch možných alternatív:
 - cesta I/64 bude v čase dostavby R2 v súčasnej polohe,
 - v polohe západného obchvatu podľa ÚPN SÚ a ÚPD VÚC TN kraja,
 - v polohe východného obchvatu podľa územnej prognózy mesta, ktorú chce mesto presadiť formou zmeny ÚPD ako optimálnejšiu.

Tieto predpoklady je potrebné doriešiť. V prípade optimálneho riešenia súbežnej trasy pre mesto vyhovuje križovanie pri Majeri a druhé severne alebo severovýchodne od mesta.

časovopriestorové väzby

- odporúča prehodnotiť polohu križovania v mieste terajšej mimoúrovňovej križovatky vo vzťahu k perspektívam cesty I/64 tak, aby nedošlo ku koncepčným a ekonomickým problémom. Poloha križovania nie je podmienená dnešnou polohou, ale skôr miestom križovania s budúcou trasou cesty I/64 tak, aby doby je výstavby bolo mesto optimálne a adekvátne napojené na túto križovátku.

Záver

Mesto Nováky aktualizuje ÚPD Nováky. K tejto problematike sa vykonalo viacero rokovaní so všetkými zainteresovanými subjektami a výsledky jednaní korešpondujú s predloženým stanoviskom.

Mesto Prievidza (list č. 242-16-2005/13030 zo dňa 17. 3. 2005)

nemá pripomienky. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie požaduje skoordinať návrh tvarového riešenia križovatky v km 75,500 s navrhovanou preložkou cesty I/64 – juhozápadným obchvatom mesta v súlade s platným územným plánom sídelného útvaru Prievidza.

Mesto Handlová (list A4-715/2005 zo dňa 30. 3. 2005)

konštatuje, že návrh optimálneho variantu v úseku Handlová, variant Handlová – východ M4 nerešpektuje schválený územný plán mesta Handlová (1994). Mesto Handlová trvá na realizácii obchvatu mesta Handlová v červenom variante, t.j. Č7, Č8, Č9. V úseku Č.7 požadujú obmedziť sanáciu 2 rodinných domov a 10 záhradných chatiek v čo najväčšej miere.

Obec Horné Vestenice (list č. 150/2005 zo dňa 18. 4. 2005)

nemá pripomienky k predkladanému zámeru.

Obec Nitrica (list č. 180/2005 zo dňa 29. 3. 2005)

nemá pripomienky.

Obec Nitrianske Sučany (list č. 279/2005 zo dňa 22. 4. 2005)

nemá pripomienky.

Obec Jalovec (list č. 52/2005 zo dňa 29. 3. 2005)
nemá pripomienky. Uprednostňuje modrý variant.

Obec Chrenovec – Brusno (list č. 72/2005 zo dňa 7. 4. 2005)
nemá pripomienky. Uprednostňujú modrý variant M3 (úsek 20 a).

Obec Ráztočno (list č. 56/2005 zo dňa 18. 4. 2005)
nemá pripomienky. Uprednostňujú modrý variant M2 Veľká Čausa – Ráztočno
nadväzujúcim na variant Morovno Z2.

Obec Lipník (list zo dňa 21. 4. 2005)
dáva súhlasné stanovisko k variantu M3, tzn. modrý variant v úseku 20 a.

3. Verejné prerokovanie a závery prerokovania

Verejné prerokovania sa konali v dotknutých obciach v čase od 3. 5. 2005 do 5. 5. 2005 v Dolných Vestenicích pre obce Dolné Vestenice, Horné Vestenice, Nitrianske Sučany, Nitrica; v Novákoch pre mesto Nováky; v Prievidzi pre obce Prievidza, Koš, Sebedražie; v obci Ráztočno, pre obce Ráztočno, Veľká Čausa, Lipník, Chrenovec-Brusno, Jalovec; v Handlovej pre obce Handlová a Janova Lehota.

Verejné prerokovanie podľa § 17 zákona zorganizoval navrhovateľ v spolupráci s dotknutou obcou.

Vo všetkých dotknutých obciach navrhovateľ informoval prítomných o navrhovanej činnosti. Verejné prerokovania vo všetkých dotknutých obciach prebehli bezkonfliktne. V jednotlivých obciach odznali nasledovné otázky a pripomienky:

Dolné Vestenice

Občania upozornili na prírodné zásoby pitnej vody v lokalite Dlhé Lúky (pri zelenom variante). Ostatné otázky sa týkali technického riešenia trasy (zárezy, vedenie). Nikto nevystúpil proti navrhovanej činnosti. Prítomní a obecné zastupiteľstvo súhlasí s vedením cesty R2 mimo obec, tzn. v zelenom variante – Horné Vestenice.

Nováky

Odznali otázky na reálny začiatok stavebných prác, časový horizont vybudovania 1 km rýchlostnej cesty. Primátor mesta informoval, že odporúčajú modrý variant s modifikáciou, ktorý však bude potrebné zapracovať do územného plánu.

Prievidza

Na verejnom prerokovaní bola minimálna účasť občanov. Otázky sa týkali, investora stavby, aká bude výška investície a z akých zdrojov sa bude výstavba hrať. Na otázky odpovedal navrhovateľ. Zástupcovia mesta nemajú námietky voči červenému variantu tzn. v trase I/50.

Ráztočno

Verejného prerokovania sa zúčastnili len občania obce Ráztočno. Z ostatných obcí sa nezúčastnili ani starostovia.

Diskusia bola k jednotlivým variantom, kde sa zvažovali všetky pozitívne a negatívne stránky navrhovanej trasy. Nakoniec zúčastnení občania a starosta obce vyjadrili súhlas s modrým variantom M2 a prechod na zelený variant Z2. Toto riešenie obchádza obec a nedôjde k demolácii rodinných domov. Taktiež bol prítomným vysvetlený postup realizácie výstavby.

Handlová

Z diskusie vyplynuli tieto návrhy a požiadavky:

- Využiť pôvodnú cestu cez Rematu, ktorá sa využíva pre potreby vojska a lesov.
- Bola vyslovená obava, že pri realizácii červeného variantu sa iniciujú v súčasnosti stabilizované zosuvy.
- Vyjadrovali sa k záberom lesa.
- Požadovali od mestského zastupiteľstva vyjadrenie, prečo mesto jednoznačne trvá na červenom variante. Podľa vyjadrenia zástupcu mesta je tento variant zadefinovaný v územnom pláne mesta od roku 1994 a tiež v blízkosti sa uvažuje s priemyselnou zónou.
- Občania požadovali a odporučil to aj projektant a budúci investor stavby, aby sa zaoberalo aj modrým, prípadne modifikovaným fialovým variantom, v náväznosti na aktualizáciu územného plánu.

Záznamy z verejných prerokovaní boli spracované 6. 5. 2005, potvrdené všetkými dotknutými obcami a navrhovateľom a doručené na MŽP SR.

Na MŽP SR neboli doručené žiadne stanoviská verejných záujmových skupín, občianskych združení alebo občianskych iniciatív.

Z uvedeného prehľadu stanovísk subjektov posudzovania vplyvov činnosti, dotknutých orgánov a organizácií vyplýva nasledovný záver:

- Negatívne stanovisko nepredložil žiaden subjekt.
- Ostatné stanoviská s pripomienkami, resp. podmienkami, ktoré na verejnom prerokovaní navrhovateľ akceptoval a je ich možné riešiť v procese spracovania projektovej dokumentácie (Handlová, Ráztočno).

5. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

K termínu vypracovania záverečného stanoviska neboli MŽP SR zaslané iné než vyššie uvedené stanoviská, žiadne vyjadrenia ani petície.

Posudok vypracovaný podľa §19 zákona

Správu o hodnotení posúdila a posudok spracovala v priebehu mája a júna 2005 RNDr. Anna Groidlová, zapísaná ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. pod číslom 6/95-OPV.

Spracovateľka posudku odporučila navrhovanú činnosť a ako environmentálne najpriateľnejší je sled variantov v nasledovnej kombinácii: Č1 - Z1 - Č3 - M1 - Č5 - Č6 - M2 - M3 - M4 - Č8 - Č9

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vplyvy na obyvateľstvo

Z nepriaznivých vplyvov dopravných trás na obyvateľstvo dominujú znečistenie ovzdušia, hluk, bariérový vplyv, riziko dopravných nehôd a psychické stresy.

Osobitným problémom vzťahu výstavba cesty - obyvateľstvo sú individuálne a skupinové majetkové a vlastnícke záujmy, pričom najväčším problémom je zásah do zastavaného územia.

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy cesty a intenzitou dopravy. Je prirodzené, že vedenie trasy sídlom vyvoláva neporovnateľne väčšie vplyvy, ako vedenie trasy obchvatom.

Nadmernými imisiami z dopravy na navrhovanej komunikácii ani imisiami zo zostatkovej dopravy nebude obyvateľstvo dotknuté (podľa imisných limitov stanovených vyhláškou MŽP SR č. 705/2002 Z. z. o kvalite ovzdušia).

Pri realizácii navrhovaných protihlukových clôn je predpoklad, že obytné územie bude pred nadmernou hlukovou záťažou chránené. Nie však v celom rozsahu, lebo v niektorých úsekoch bude potrebné ponechať priestor pre križovatky, obsluhu a pod.

K asanáciám rodinných domov dôjde v prípade červeného variantu, a to v sídlach Nováky a Handlová a v prípade fialového variantu v obci Ráztočno.

V oblasti sociálnych a ekonomických dôsledkov a súvislostí prevláda pozitívna stránka preložky cesty, ktorá súvisí s možnosťami rozvoja hodnoteného územia, v dôsledku skvalitnenia dopravy.

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, kvalitou používaných strojov či technológií, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. Určujúcim momentom pre zmiernenie vplyvov je stanovenie podmienok výstavby v dokumentácii pre stavebné povolenie.

Najnepriaznivejším variantom je variant červený, prechádzajúci intravilánom sídiel. Najväčšie komplikácie v prípade jeho realizácie by vznikli pri priesahu Novákami a cez obce Chrenovec-Brusno, Jalovec a Ráztočno.

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

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. Navyše, 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. Najpriaznivejšie vplyvy z tohto hľadiska možno očakávať v prípade obchvatu Dolných a Horných Vesteníc, Novák, Handlovej a v prípade variantov Veľká Čausa – Ráztočno aj v obciach Chrenovec-Brusno, Jalovec a Ráztočno. K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj skomfortnenie dopravy a pozitíva vyplývajúce z rozvoja regiónu.

Prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce

Zo stanovísk obcí a verejných prerokovaní bolo zistené, že dotknuté sídla - zastupujúce úrady a občania sú o navrhovanej činnosti v ich území dostatočne informované. Zo strany občanov neboli vznesené zásadné námietky voči navrhovaným variantom.

Obec Dolné Vestenice - s navrhovanou trasou súhlasí vo variante Horné Vestenice, vzhľadom na to, že červená trasa vedie cez rozvojový areál firmy Contitech.

Obec Horné Vestenice - s navrhovanou trasou súhlasí rovnako vo variante Horné Vestenice. Obec by uvítala úpravu napojenia na R2 a to s využitím pôvodnej cesty na úpätí Rokoša.

Obec Nitrica - s navrhovanou trasou súhlasí, požaduje však zachovať ako hlavné napojenie obce komunikáciou vedenou pri ZŠ.

Mesto Nováky - preferuje severný obchvat mesta s vylúčením hlavnej trasy cez intravilán.

Obec Koš - nemá pripomienky.

Sebedražie - nemá pripomienky.

Mesto Prievidza - nemá pripomienky.

Obce Veľká Čausa a Lipník - súhlasia aj so súčasným trasovaním cesty R2, keďže je vedená mimo zastavaných častí obcí. Rozvojové zámery sú mimo navrhovaných trás.

Obce Chrenovec-Brusno, Jalovec a Ráztočno - preferujú vedenie cesty R2 mimo ich intravilánov, najmä z dôvodu bezpečnosti obyvateľov pri prechode cez komunikáciu. Jestvujúca cesta I/50 rozdeľuje uvedené obce na dve časti. Obce minimálne požadujú vybudovanie bezkolíznych prechodov cez cestu I/50. Obec Ráztočno nesúhlasí s fialovým variantom, ktorý vedie cez obec a vyžaduje demoláciu obytných domov a iných budov.

Mesto Handlová - preferuje trasu vychádzajúcu z platnej ÚPD mesta Handlová, ako aj ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja tzn. vedenie trasy západným obchvatom mesta. Občania preferujú modrý variant.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Medzi najvýznamnejšie geodynamické javy, ktoré môžu ovplyvňovať náročnosť stavby možno v hodnotenom území zaradiť predovšetkým: náchylnosť na zosúvanie; bočnú eróziu tokov a premiestňovanie ich korýt; podmáčanie v oblasti inundačných nív; objemové zmeny ilovitých zemín (pokryvné ilovité hliny).

Bočná erózia tokov a premiestňovanie ich korýt, podmáčanie v oblasti inundačných nív bude klásť zvýšené nároky na spôsob zakladania násypov a mostov pri prekonávaní vodných tokov (náročné pilotáže, zakladanie mostov pomocou syntetických geotextilií, a pod.).

Vplyv objemových zmien ilovitých zemín (napučiavanie a zmrašťovanie) na stabilitu cestnej komunikácie je pravdepodobný hlavne v oblastiach, kde sú pokryvné vrstvy tvorené ilovitými hlinami a kde dochádza k ich kontaktu s podzemnou vodou.

Okrem geodynamických javov pomerne značný vplyv na ekonomickú náročnosť výstavby cesty bude mať horninové podložie v úsekoch, kde cesta bude prechádzať územím

s výskytom mŕtvych ramien riek a kde možno očakávať v podloží budúcej cestnej komunikácie výskyt kašovitých organických hnilokalových sedimentov. Nakoľko tieto sedimenty predstavujú nevhodné podložie pre cestné komunikácie bude ich potrebné pri výstavbe cesty odťažiť a nahradiť únosnejšími zeminami (napr. štrkopiesky).

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasi trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv cesty na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok.

Počas prevádzky cesty nastane priama zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko pôvodný pôdny podklad pokrytý zväčša vegetáciou sa nahradí umelým asfaltovým a betónovým povrchom. Tento povrch bude odlišne prijímať a odrážať slnečné žiarenie ako pôvodný. V dôsledku zmeny albeda zemského povrchu cesta nepriamo ovplyvní i režim ostatných meteorologických prvkov v prízemnej vrstve ovzdušia, nakoľko dôjde k ich väčším výkyvom. To znamená, že vzduch nad cestou sa bude rýchlejšie a viac otepľovať i ochladzovať a obdobne i vysušovať, ako nad antropogénne neporušenou krajinou. Zmeny v režime jednotlivých meteorologických prvkov budú zväčša krátkodobé a prejavovať sa budú najmä za ustálených, málo oblačných a radiačných typoch počasia.

Charakter miestnej klímy sa pozdĺž línie cesty zmení v priemere o 1 až 5 %. Navyiac, v prípade červeného variantu, kde sa bude jednať iba o postupné rozširovanie už existujúcej komunikácie.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Počas výstavby je najväčšia možnosť znečistenia povrchových a podzemných vôd havarijnými únikmi nebezpečných látok, napr. pri poruchách a haváriách mechanizmov a pod. Jedná sa o priamy vplyv na kvalitu povrchových vôd, s pomerne krátkym trvaním, avšak so značnými následkami (úhyn vodných živočíchov a pod.) Pre tieto prípady je pre obdobie výstavby potrebné vypracovať preventívne opatrenia a havarijný plán, podľa požiadaviek zákona č. 364/2004 Z. z.

Táto otázka je osobitne aktuálna pri úpravách a preložkách povrchových tokov.

Potenciálne rizikovým faktorom je aj zriaďovanie stavebných dvorov a zariadení staveniska. Ďalším možným negatívnym vplyvom počas výstavby je zanášanie dna vodných tokov suspendovanými časticami vo forme piesku, ílu a bahna z odkrytej pôdy. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác, nakoľko sa počíta s realizáciou protierozných opatrení na násypoch cesty.

Z hľadiska súčasných poznatkov o charaktere kontaminácie vôd stekajúcich z povrchu cesty nie je možné vykonať presný odhad koncentrácií kontaminantov a ich množstva počas prevádzky. Možno vychádzať z orientačných hodnôt, publikovaných na základe výskumov VÚD Žilina, ktoré sú uvedené v tabuľke, v kapitole II.2.5, časti B správy o hodnotení. Z hodnôt uvedených v tejto tabuľke vyplýva, že k enormným koncentráciám dochádza predovšetkým v prípade chloridov, a tým aj celkovej mineralizácie, v dôsledku zimnej údržby vozovky. K výrazným prekročeniam medzných koncentrácií dochádza aj pri parametri NEL.

Je zrejmé, že mimoriadne by boli ovplyvnené najmä povrchové toky malých povodí. Odvodnenie povrchu cesty je preto možné iba do veľkých povrchových tokov.

Pri hodnotení potenciálneho ovplyvnenia kvality povrchových vôd haváriami vozidiel s nebezpečnými látkami, sa vychádza z technického riešenia odkanalizovania povrchu vozovky, ktoré je navrhnuté v celom úseku cesty, s odvádzaním vôd do recipientu cez čistiace zariadenia a sedimentačné nádrže. Pri tomto riešení a pri dodržiavaní prevádzkovej disciplíny je riziko havarijného znečistenia povrchového toku minimalizované.

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je v prípade výstavby možné predovšetkým pri stavebných zásahoch do zvodnenej vrstvy, akými sú výstavba tunelov alebo hlbokých zárezov.

Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd v období výstavby a prevádzky cesty pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

- zrážkové vody spláchnuté z povrchu vozovky (vody z povrchového odtoku),

- splachy odpadových vôd zo zimnej údržby vozovky,
- havarijné úniky nebezpečných látok pri výstavbe a prevádzke cesty,
- úniky znečisťujúcich látok a odpadových vôd z obslužných zariadení,
- úniky látok zo skladov a techniky počas výstavby cesty,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska.

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok z uvedených zdrojov a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj následná kontaminácia povrchových vôd.

Špeciálnou kategóriou sú územia pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov. V území vnútornej časti PHO 2. stupňa nesmie byť v prevádzke zariadenie, ktoré môže ohroziť kvalitu a zdravotnú nezávadnosť vôd. Komunikácie prechádzajúce týmto pásmom sa musia opatřit nepriepustnými priekopami na odtok zrážkových vôd. Na území vonkajšieho PHO 2. stupňa sú zakázané vodohospodárske diela určené na čistenie odpadových vôd. Kanalizácie v PHO môžu byť povolené len za predpokladu kladného odborného hydrogeologického posudku a vykonania účinných zabezpečujúcich technických opatrení. Podľa uvedeného je nutné, aby kanalizácia i cestné priekopy boli nepriepustné. Dažďové vody sa musia prečistiť v zariadeniach mimo PHO.

Vplyvy na pôdu

Priamym negatívnym vplyvom je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy pre všetky varianty a ich modifikácie. Časť poľnohospodárskej pôdy bude vyradená z produkčného procesu na účely dočasných skládok vykopanej zeminy, humusovej skrývky, skládok stavebného materiálu, plochy určené na prejazdy stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov. Vplyvom prejazdov ťažkých mechanizmov, najmä za zvýšenej pôdnej vlhkosti dochádza k deštrukcii humusového horizontu, utláčaniu podorníčia a zhoršeniu celkových fyzikálnych vlastností pôdy. Pôdy na svahoch budú po mechanickom narušení ohrozené vodnou eróziou. Najmä pri intenzívnych zrážkach sa negatívny vplyv zvyšuje. Ako negatívny vplyv sa môže prejaviť kontaminácia pôd z prípadných havárií motorových vozidiel a stavebných strojov pri úniku ropných látok a motorových olejov. Tieto negatívne vplyvy prichádzajú do úvahy pri realizácii stavby ako aj pri cestnej doprave po ukončení stavby.

Vplyvy na genofond a biodiverzitu

Pri prevádzke na cestách dochádza k znečisteniu ovzdušia najmä výfukmi z automobilov, ale aj zvýšenou prašnosťou. Plynne imisie pôsobia na rastliny priamo tým, že vnikajú do listových pletív a ovplyvňujú metabolické procesy, alebo nepriamo, dostávajú sa do pôdy a odtiaľ ich rastliny prijímajú koreňmi. Prach pôsobí na rastliny fyzikálne - usadzuje sa na povrchu listov a prekrývajú alebo upchávajú sa prieduchy. Mechanicky zabraňuje výmene plynov v listoch, obmedzuje fotosyntézu, transpiráciu a dýchanie. Splodiny z výfukov sa rozptyľujú predovšetkým v blízkom okolí ciest (najväčšie percento sa rozptýli vo vzdialenosti nepresahujúcej 100 m).

Medzi ďalšie látky, ktoré v súvislosti s dopravou znečisťujú prostredie, patria pri zimnej údržbe vozoviek, posypové soli, väčšinou chloridy (chlorid sodný - NaCl, chlorid horečnatý - $MgCl_2$ a chlorid vápenatý - $CaCl_2$). Soli, ktoré prechádzajúce vozidlá rozstrekujú do okolia poškodzujú pletivá rastlín trávnych porastov, kríkov a stromov pozdĺž komunikácie.

Podobné vplyvy nastávajú i v pohľade na genofond živočíchov. Imisie z dopravy pri priamom atakovaní určitého živočíšneho spoločenstva resp. jeho určitého jedinca vplyvajú na jeho celkový zdravotný stav, v rámci spoločenstva na stav spoločenstva, vplyv môže prejsť cez chronické zmeny organizmu až k jeho genetickému poškodeniu a to poškodeniu najskôr jedinca, pri dlhodobom pôsobení celej atakovanej populácie. Navyše živočíšny jedinec oproti rastlinnej ríši sa vyznačuje rôznym stupňom schopnosti aktívnej mobility. Komunikácia v krajine pôsobí na jedinca ako bariéra, ktorá ohrozuje jedinca v prípade stretu s vozidlom, v horšom prípade pôsobí silným bariérovým efektom v období rôznych typov cielených migrácií (napr. obojživelníky v období rozmnožovacích migrácií a pod.).

Vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny

V červenom variante trasa vedie v koridore súčasnej cesty I/50; vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny u tohto variantu sú preto najmenšie. K čiastočnému ovplyvneniu dochádza z titulu zamedzenia priameho komunikačného napojenia na R2.

Pri realizácii ostatných variantov sa výstavba cestného telesa bude odohrávať v prevažne poľnohospodárskej krajine, s vytváraním bariérového efektu v prístupe k ornej pôde. Výstavba rozdeľuje kompaktné polia na menšie celky, čím sa zhoršujú podmienky na obrábanie menších plôch.

Špecifické podmienky sú v oblasti Handlovej a to v prípade alternatívy Handlová – západ. Trasa cesty prechádza striedavo poľnohospodárskou krajinou a čiastočne zastavanou. V km 4,600 – 5,000 rozdeľuje záhradkársku osadu a okrajovo sa dotýka obytnej zástavby v časti Kolónia. V týchto priestoroch sa očakáva zamedzenie, resp. zmena pôvodného využitia územia.

Vplyvy na scenériu krajiny

V rovinatom teréne je možné cestné teleso vhodne zakomponovať do krajiny ak sa dodržia určité opatrenia. Tieto opatrenia sa týkajú hlavne výsadby zelene, ktorá čiastočne zmierni výrazne antropogénny charakter cesty.

Negatívny vizuálny efekt sa viac prejavuje pri vedení cesty mostným objektom a v prípade budovania oporných a zárubných múrov. Preto je potrebné klásť dôraz na pôsobivé architektonické stvárnenie diela, s využitím prírodných materiálov.

Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma

Žiadny z variantov nezasahuje do chráneného územia a jeho ochranného pásma vyhláseného podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Dôjde k odstráneniu časti lesných porastov a kriačínových formácií na agrocenózach a v okolí vodných tokov. Lesné porasty nachádzajúce sa v ochrannom pásme cesty budú trvalo nepriaznivo ovplyvňované častejšími zásahmi do ich štruktúry (odstraňovanie vysokých stromov) a emisiami. Menej výrazne budú vplyvy počas prevádzky na líniové biokoridory (rieka Nitrica Handlovka, potok Lehota a Cigliarsky kanál). Tento vplyv bude predstavovať bariéru pre zver a živočíchov, ktorý sa dá zmierniť vybudovaním podchodov.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru a budovy

Navrhované riešenie preložky cesty I/50 zohľadňuje spoločenskú úlohu zachovať pozostatky kultúrneho dedičstva pre ďalšie generácie a svojím citlivým prístupom k zastavaným plochám sídiel, nespôsobí negatívne vplyvy na kultúrno-historické, sakrálné a iné objekty historicky cenné, nakoľko tieto nie sú v priamom kontakte s navrhovanými trasami a nepredpokladá sa ani negatívne ovplyvnenie duchovnej kultúry a miestnych tradícií.

Pred realizáciou komunikácie sa bude vykonávať archeologický prieskum lokalít.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa v súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti nepredpokladajú.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo

Vo všeobecnosti spočívajú priaznivé vplyvy v možnosti využitia cesty na skrátenie prepravných časov pri dovoze materiálov (vstupov) do poľnohospodárskej výroby z väčších vzdialeností a pri doprave niektorých poľnohospodárskych komodít (zelenina, mlieko, mäso) na vzdialenejšie miesta odbytu. Ide o priaznivý vplyv podmienený blízkosťou napojenia poľnohospodárskeho podniku na cestu. Tento priaznivý vplyv sa vzťahuje na dotknuté poľnohospodárske podniky ako celky.

K negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu možno priradiť záber poľnohospodárskej pôdy, rozdelenie plôch, narušenie organizácie pôdneho fondu, kontamináciu pôdy v blízkosti cesty a vytvorenie bariéry pre vyhánanie dobytka a výjazd techniky.

Poľnohospodárska výroba bude obmedzená čiastočne. Nové trasy spôsobia rozdelenie honov. Pri výstavbe môže dôjsť k poškodeniu porastov. Tam kde sa predpokladajú

hydromelioračné zariadenia, trasy prechádzajú zväčša súbežne s pôvodnou cestou. V tomto prípade by nemali byť ovplyvnené.

K priamemu kontaktu s areálmi poľnohospodárskej výroby dochádza v červenej trase v Nitrianskych Sučanoch, kde prepojovacia komunikácia medzi cestami III/05058 a II/574 zasahuje do južného okraja poľnohospodárskeho dvora. V súčasnosti je uvedený subjekt v konkurze.

V blízkosti červenej trasy je aj areál AGROPRODUKT Handlová v km 87,600, ale bez územného kontaktu. Variant Handlová východ sa približuje v km 4,850 k objektom bývalého kravína. Napokon červená trasa v km 96,000 sa dotýka okraja areálu poľnohospodárskeho dvora bývalého ŠM.

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti stavanej komunikácie, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch.

V súvislosti s prevádzkou sa predpokladá kontaminácia úzkych pásov poľnohospodárskej pôdy pozdĺž cesty škodlivinami obsiahnutými vo výfukových plynch motorových vozidiel, do vzdialenosti niekoľkých metrov.

Budovaním komunikácie dôjde k odlesneniu určitej plochy lesov, imisnému zaťaženiu okolitých porastov výfukovými plynmi, k narušeniu stability porastov, kde sa uskutočnil výrub stromov, čo môže vyvolať následnú eróziu.

Lesné porasty tvoria v dotknutom území základné prvky ekologickej stability a akékoľvek zníženie ich výmery bude mať za následok nepriaznivý vplyv na ekosystém. Trvalé vyňatie z LPF a premena týchto lesných ekosystémov na dopravné koridory spôsobí ďalšie 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 kríkov).

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

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Podobne ako pri poľnohospodárskej výrobe, bude cesta v akomkoľvek variantnom riešení priaznivo vplývať na rozvoj priemyselnej výroby. Tento priaznivý vplyv súvisí hlavne s možnosťou skrátenia prepravných časov pri importe a exporte surovín, materiálov a tovarov. Je zrejmé, že tento efekt nemožno dosiahnuť v prípade nulového variantu. Finančné vyjadrenie vplyvu nemožno objektivizovať, a to aj napriek tomu, že ekonomický prínos tohto vplyvu je nesporný.

V žiadnom z variantov pravdepodobne nedôjde k priamemu zásahu do súčasného priemyselného areálu, ktorý by znamenal likvidáciu objektov a zariadení.

Najbližšie objekty charakteru priemyselnej výroby sa nachádzajú na ľavej strane cesty Prievidzi v km 75,000-77,400. V tomto úseku sa ráta iba s úpravou jestvujúcej cesty bez zásahu do jestvujúcich areálov.

K výraznejšiemu ovplyvneniu rozvojových plôch priemyslu dochádza v červenej trase Č2, ktorá pretína priemyselný areál fy Contitech Dolné Vestenice, kde plánuje firma vybudovať novú výrobnú halu.

Vplyvy na dopravu

Špecifickým vplyvom navrhovanej činnosti je zmena spôsobu dopravnej obsluhy územia, vyplývajúca z limitovaného počtu priamych napojení územia na R2 a z prevádzky súbežnej komunikácie.

Realizácia navrhovanej činnosti ovplyvní dopravnú obsluhu územia - na cestu R2 sa bude možné dostať iba v obmedzenom počte križovatiek. Táto koncepcia si preto vyžiada budovanie sprievodnej komunikácie na dopravnú obsluhu medzi sídlami hodnoteného územia.

Medzi vplyvy na cestnú dopravu patria aj vyvolané investície preložiek štátnych ciest, miestnych komunikácií a poľných ciest pri ich križovaní, resp. inej kolízii s R2.

Všetky prístupové cesty v priebehu ďalších stupňov projektovej prípravy a pred zahájením prác prerokovať s príslušnými orgánmi v hodnotenom území a s vybraným dodávateľom stavby. Pre presun hmôt prioritne využívať plochu budúcej komunikácie.

Železničná trať bude ovplyvnená iba v trase zelených variantov, kde niekoľkokrát križuje trať ŽSR. Križovanie bude riešené premostením, čo môže na určitú dobu obmedziť prevádzku na železničnej trati.

Vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry

Nadväzujúcimi stavbami pri realizácii cesty budú predovšetkým odpočívadlá. V súvislosti s ich budovaním vystupujú do popredia tieto vplyvy: záber pôdy, tvorba splaškových odpadových vôd a tvorba odpadov.

Novonavrhované odpočívadlá sa nachádzajú na poľnohospodárskej pôde nižšej bonity. Pri porovnaní variantov dochádza k výraznejšiemu záberom v prípade modrých variantov, nakoľko odpočívadlá v červenom variante sú navrhnuté aj v priestore existujúcich zariadení.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Nepredpokladá sa žiadny priamy, ani nepriamy vplyv na služby. Počas výstavby a realizácie všetkých variantov (aj v prípade nulového variantu) sa očakáva približne rovnaký sekundárny pozitívny vplyv na rozvoj zariadení výrobných služieb a drobných podnikateľských aktivít poskytujúcich služby komerčného charakteru.

Negatívne vplyvy počas výstavby v tejto sfére sa nepredpokladajú, naopak dôjde k intenzívnejšiemu využitiu služieb pracovníkmi podieľajúcimi sa na realizácii.

Pozitívny dlhodobý vplyv na služby sa prejaví vznikom a rozvojom špecializovaných služieb (informačné služby, služby motoristom a pod.). Vybudovanie rýchlostnej komunikácie je možné považovať za jednoznačne pozitívny fakt z hľadiska rozvoja služieb a turizmu v danom regióne. Zvýši sa dostupnosť všetkých dotknutých rekreačných priestorov, tým nutnosť ich dobudovania z hľadiska väčšej návštevnosti.

Negatívne ovplyvnenie sa dá očakávať v prípade červenej trasy v km 76,200 – 76,400 v záhradkárskych osadách v južnej časti Prievidze a v Handlovej v lokalitách od Morovna (km 89,500) a Boriny nad tunelom (km 1,900 vo variante Handlová východ).

Najvýznamnejšie vplyvy sa očakávajú pri v červenom variante v km 92,000, ktorý priamo zasahuje do záhradkárskej osady v Banskej kolónii. Možná asanácia jednej, resp. dvoch záhradkárskych chatiek určí podrobné geodetické zameranie.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, únosnosť prírodného prostredia, výsledky zámeru, stanovísk orgánov príslušných pre navrhovanú činnosť a dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanovísk obyvateľov žijúcich v záujmovom území a ostatných stanovísk a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R2 Hradište – Hranica kraja (Dérešov mlyn)**“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V.3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

2. Odporúčaný variant

Pri porovnaní vplyvov variantného riešenia na jednotlivé zložky životného prostredia ako environmentálne najpriateľnejšie trasovanie komunikácie sa odporúča v nasledovnej kombinácii variantov:

Č1 - Z1 - Č3 - M1 - Č5 - M2 - M3 (Z2) - Č7 (M4) - Č8 (Z3) - Č9 tzn.:

- v úseku od začiatku úseku po Dolné Vestenice variant červený (Č1)
- v úseku medzi Dolnými a Hornými Vestenicami variant zelený (Z1)
- v úseku od Horných Vestenic po Nováky variant červený (Č3)
- v úseku Novák variant modrý (M1) zväčšením oblúka v úseku 15 až po existujúcu križovatku na Lehotu pod Vtáčnikom, kde sa navrhuje využitie existujúcej trasy, smerovo rozdelenej štvorprúdovej cesty I/50
- v úseku od Novák po Prievidzu (lokalita Banská) variant červený (Č5)
- v úseku Banská po úsek 21 (za obcou Ráztočno) akceptovať požiadavky občanov Ráztočna a po vzájomnej dohode s navrhovateľom realizovať modrý variant M2 a M3, prípadne zelený Z2. Úplne vylúčiť fialový variant cez obec Ráztočno.
- od úseku 21 (za obcou Ráztočno) po Handlovú napojiť po dohode s mestom Handlová riešenie podľa modrého variantu (M3) a ďalej modrý variant (M4) alebo napojenie na červený variant Č 7. V úseku Handlovej je potrebná dohoda navrhovateľa s mestským zastupiteľstvom, pre ktorý variant sa rozhodnú. Z hľadiska geologických podmienok je priateľnejší modrý variant (M 4). Občania požadujú modrý variant (M4). *(Definitívne rozhodnutie bude musieť vzniknúť z dohody investora a mesta Handlová na základe podrobnejšieho vyhodnotenia technických a ekonomických podmienok oboch variantov).*
- v úseku od Handlovej po koniec úseku variant červený (úseky Č8 a Č9).

Odporúčané trasy červených variantov Č3, Č5, Č8 a Č9 žiada Ministerstvo dopravy pošt a telekomunikácií SR riešiť ako samostatnú 4- pruhovú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním súbežnej cesty I/50.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe návrhu technického riešenia v dokumentácii pre územné rozhodnutie, jeho environmentálneho posúdenia v zámere, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, dotknutých obcí, ako aj na základe odporúčaní z posudku na zámer, sa odporúčajú tieto podmienky pre ďalšiu fázu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti:

1. Aktualizovať existujúce ÚPD dotknutých sídiel (doplnenie, prepracovanie, vypracovanie ÚPD), čím sa vytvoria predpoklady pre vydanie územného rozhodnutia príslušným povolovacím orgánom.
2. Udržiavať prístupovú cestu v bezprašnom stave (postrekovanie). Nákladnú dopravu odkloniť od obytných zón sídiel. Za dlhšie trvajúceho bezzrážkového obdobia vykonávať postrekovanie nielen prístupovej cesty, ale aj odhrňovanej pôdy.
3. Hlukové štúdie pre príslušné úseky s návrhom protihlukových opatrení spracovať znovu podľa aktuálnych výpočtov a trasovania cesty.
4. Zvláštnu pozornosť venovať ochrane vodných tokov a podzemným vodám počas výstavby, kedy je zvýšené riziko úniku nebezpečných látok, hlavne pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov.
5. V rámci preventívnych opatrení vypracovať havarijný plán, podľa vyhlášky MŽP SR č. 556/2002 Z. z.
6. Ochrane podzemných a povrchových vôd venovať pozornosť aj pri zriaďovaní a prevádzke stavebných dvorov. Hlavnými zásadami je zriaďovanie dvorov na

spevnených plochách, odkanalizovanie zariadenia, zabezpečenie skladov a mechanizmov proti únikom nebezpečných látok.

7. K žiadosti o územné rozhodnutie predložiť spracovanú dokumentáciu vegetačných úprav s výberom druhov a skladby drevín.
8. V súvislosti s narušením horninového prostredia tunelmi, zárezmi a trasovaním cesty v úsekoch s výskytom svahových deformácií, kde ešte nie je definitívne rozhodnuté o výbere variantu, vypracovať technickú štúdiu s podrobným inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom. Túto štúdiu zamerať na preverenie smerového a výškového vedenia trasy cesty R2 v zelenom variante Z2, červenom variante Č7 a modrom variante M4. Jej súčasťou bude preverenie realizovateľnosti tunelov v citovaných variantoch ako aj akceptovateľnosť ekonomických nákladov na výstavbu.
9. Podrobnejšie preveriť možnosť trasovania cesty R2 povrchovým namiesto tunelového spôsobu. Na základe takto vypracovaného materiálu sa NDS a mesto Handlová môžu objektívne rozhodnúť pre vhodnejší variant. Aj v prípade, ak dôjde k menším odklonom od posudzovaných smerových a výškových vedení trasy R2, možno považovať tieto úseky za posúdené podľa zákona, posudzovaný bol širší koridor.
10. V záujme ochrany prírody a prírodných zdrojov pri získavaní stavebných surovín potrebných na výstavbu cesty v čo najväčšej miere využiť existujúce ložiská nerastných surovín. Najväčší prebytok výkopovej zeminy vzniká v prípade variantov M2, M3 a Z3, a preto je potrebné preriešiť možnosti jej uloženia.
11. Odstraňovanie vegetácie, najmä stromov a kríkov, realizovať výhradne v období od 1. 8. do 1. 3., resp. 1. 4., teda mimo vegetačného obdobia aj obdobia rozmnožovania väčšiny druhov fauny, ktorá odchováva svoje mláďatá na stromoch a kríkoch.
12. Zásahy do vodných tokov a mokradí obmedziť na nevyhnutne krátku dobu a to v období od 1. 8. do 1. 10.
13. Minimálne na miestach migračných koridorov zabezpečiť obmedzenia pre vstup živočíchov na cestnú komunikáciu. Do telesa cesty zabudovať stavebné prvky slúžiace ako podchody pre živočíchy. V líniiach popri ceste nainštalovať doplnkové stavebné prvky, ktoré usmernia živočíchy do podchodov a to: Červený variant - km 69 – 79; modrý variant - km 0,00 – 9,609 V. Čausa – Ráztočno; zelený variant - km 0,00 – 2,77 Horné Vestenice, 4,659 Handlová – juh.
14. Odporučený priemer podchodov pre obojživelníky je 60 -100 cm (čím širšia cesta, tým väčší priemer). Odporučený priestor podchodov pre poľovnú zver je niva rieky (Nitrica), resp. priestranné podchody, ktorými prejde aj jeleň, tzn. výška 2,5 metra a šírka niekoľko metrov (alternatívou, je budovanie nadchodov).
15. V prípade migračných koridorov vydry riečnej je postačujúce adekvátne oplotiť asi 50 metrové úseky po oboch stranách premostení rieky Handlovky na uvedenom úseku.
16. V blízkosti migračnej lokality obojživelníkov (km 77,5) pri Prievdzi vybudovať podchody na účelovej komunikácii – ako kompenzáciu za výstavbou dotknuté územia.
17. Eliminovanie stretov s jeleňou a srnčou zverou si vyžaduje typ oplotenia, ktorý by mal viesť buď k podchodu alebo nadchodu pre túto zver.
18. Minimalizovať záber LPF, trasy prístupových ciest navrhovať a viesť vždy okrajom lesných porastov, aby nedochádzalo k rozdeľovaniu súvislých lesných plôch a vytváraniu dopravných bariér.
19. Stavebné práce vykonávať tak, aby na lesných pozemkoch a na lesných porastoch dochádzalo k čo najmenším škodám, najmä robiť účinné technické opatrenia na zabránenie alebo zmiernenie úniku tuhých, tekutých a plyných látok poškodzujúcich lesy.

20. Viest' prieseky v lese tak, aby bol les čo najmenej ohrozovaný vetrom, najmä aby sa zabezpečili steny lesných porastov pred veternými polomami.
21. Vykonávanie prác usmerňovať tak, aby prebiehali mimo obdobia intenzívnych prác v lesoch alebo mimo obdobia pokoja potrebného z hľadiska zabezpečenia funkcií lesa (čas jarného zalesňovania, reprodukčné obdobie živočíchov).
22. Vzhľadom na to, že pôdy podliehajú mechanickej degradácii je nevyhnutné vypracovať a realizovať projekt technickej a biologickej rekultivácie lesnej a poľnohospodárskej pôdy.
23. Stavbu realizovať v klimaticky vhodnejšom (suchšom) období, aby sa minimalizovalo zhutnenie pôdy, ktoré je aktuálne najmä na pôdach na terase Nováky - Prievidza. Ako prístupové cesty využívať existujúce poľné a lesné cesty. Nové prístupové cesty smerovať na pôdy suchšie, s trvalým trávny porastom. Minimalizovať plochy na ktorých sa odstráni humusový horizont a tak predísť vodnej erózii na pôdach v svahovitom teréne. Humusový horizont z plôch trvalého záberu použiť na zúrodnenie menej kvalitných pôd podľa zákona č. 220/2004 Z. z.
24. Počas výstavby dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd, ako aj okolitých pôd pred možným ohrozením vodnou eróziou. Dodržiavať bezpečnosť pri prejazdoch motorových vozidiel a pracovných strojov a tak predísť prípadným haváriám a následne kontaminácii pôd ropnými látkami a motorovými olejmi.
25. V závislosti od prijatého variantu vybudovať mimoúrovňové križovanie cesty R2 v úsekoch, kde táto komunikácia spôsobuje bariéru pre výjazd techniky a vyhánanie dobytká (napr. Veľká Čausa, Ráztočno).
26. Vybudovať protiexhalačná opatrenia vo forme pásov ochrannej zelene. Okrem tejto funkcie budú pôsobiť priaznivo aj na estetické vnímanie cesty. Konkrétny návrh vegetačných clôn realizovať po definitívnom výbere koridoru cesty, v rámci DÚR.
27. Na základe výpočtu hlukovej záťaže jednotlivých sídiel a lokalizácie objektov s obytnou funkciou v bezprostrednej blízkosti navrhovaných variantov cesty R2 umiestniť navrhované protihlukové clony .

Zoznam navrhovaných protihlukových stien

Skúmaný bod	Variant	km	Objekt	Výška [m]	Dĺžka [m]	Umiestnenie
1	modrý	0.75 – 0.84	akustická bariéra	3,5	90	VL'AVO
4b	červený	57.68 – 57.83	akustická bariéra	4,5	150	VPRAVO
5a	červený	57.85 – 58.15	akustická bariéra	4	300	VL'AVO
5a	zelený	2.15 – 2.55	akustická bariéra	3,5	400	VL'AVO
7	červený	65.32 – 65.42	akustická bariéra	2	100	VPRAVO
8	modrý	2.5 – 2.65	akustická bariéra	0,5	150	VL'AVO
9	červený	65.96 – 66.1	akustická bariéra	4	140	VL'AVO
9b	červený	66.15 – 66.4	akustická bariéra	4	250	VL'AVO
9c	červený	65.55 – 65.60	akustická bariéra	2	50	VPRAVO
9d	červený	65.58 –	akustická	2,6	70	VL'AVO

		65.65	bariéra			
9e	červený	66.25 – 66.45	akustická bariéra	3	200	VPRAVO
10	modrý	3.35 – 3.43	akustická bariéra	2,8	80	VPRAVO
11	modrý	3.5 – 3.55	akustická bariéra	6,5	50	VLAVO
11a	červený	66.75 – 67.15	akustická bariéra	5	400	VLAVO
11b	červený	66.84 - 67	akustická bariéra	4,8	160	VPRAVO
11c	červený	67.15 – 67.27	akustická bariéra	2,7	120	VPRAVO
12	červený	73.6 – 73.83	akustická bariéra	6	230	VPRAVO
13	červený	81.67 – 81.73	akustická bariéra	3,2	60	VPRAVO
13a	červený	81.82 – 81.95	akustická bariéra	2	130	VPRAVO
13b	červený	82.09 – 82.41	akustická bariéra	2,5	320	VPRAVO
13c	červený	84,16 – 84.4	akustická bariéra	4,4	240	VPRAVO
13d	červený	84.51 – 84.63	akustická bariéra	3,2	120	VPRAVO
13e	červený	83.8 – 84.06	akustická bariéra	4,4	260	VLAVO
13f	červený	84.26 – 84.33	akustická bariéra	3,8	70	VLAVO
13g	červený	84.70 – 84.84	akustická bariéra	5,5	140	VPRAVO
13g	červený	84.56 – 84.64	akustická bariéra	5,5	80	VLAVO
14	červený	85.26 – 85.61	akustická bariéra	4,5	350	VPRAVO
14	červený	85.34 – 88.69	akustická bariéra	4,5	350	VLAVO
14a	červený	85.71 – 86.03	akustická bariéra	3,2	320	VLAVO
14b	červený	86.03 – 86.96	akustická bariéra	4,5	930	VLAVO
14b	červený	86.03 – 86.85	akustická bariéra	4,5	520	VPRAVO
14c	červený	86.65 – 86.90	akustická bariéra	3,1	250	VPRAVO
14d	červený	86.85 - 87	akustická bariéra	2	150	VLAVO
16	modrý	0.4 – 0.8	akustická bariéra	6,3	400	VLAVO
16	modrý	0.7 – 0.76	akustická bariéra	6,3	60	VPRAVO
17	modrý	1.18 – 1.28	akustická bariéra	1	100	VPRAVO
18	červený	92.11 – 92.2	akustická	5,5	90	VLAVO

			bariéra			
19	červený	94.34 – 94.39	akustická bariéra	5,6	50	VPRAVO
19	červený	94.48 – 94.52	akustická bariéra	5,6	40	VPRAVO
19	červený	94.57 – 94.64	akustická bariéra	5,6	70	VPRAVO
19	červený	94.73 – 94.77	akustická bariéra	5,6	40	VPRAVO
20	červený	95.2 -95.25	akustická bariéra	2,8	50	VPRAVO
21	zelený	1.49 – 1.59	akustická bariéra	3,5	100	VLAVO
22	zelený	1.85 – 2.0	akustická bariéra	2,6	150	VLAVO
23	červený	95.6 – 95.65	akustická bariéra	6,5	50	VPRAVO
24	červený	95.4 – 95.6	akustická bariéra	2	200	VPRAVO
25	zelený	4.0 – 4.03	akustická bariéra	5	30	VPRAVO
26	zelený	4.27 – 4.31	akustická bariéra	5	40	VPRAVO
27	zelený	4.48 – 4.52	akustická bariéra	5	40	VPRAVO

28. Protihlukové clony budovať z materiálov s absorpčnou (pohltivou) vrstvou orientovanou k dopravnému prúdu. Akustické vlastnosti podľa STN ISO 1793-1 a STN EN 1793-2 vykazujú veličiny zvukovej nepriezvučnosti $DL_R = 33$ dB, čo je kategória dokonale nepriezvučnej clony ($DL_R > 24$ dB).
29. Umiestniť protihlukové clony čo najbližšie k zdroju hluku, tak aby bola dosiahnutá čo najvyššia efektívnosť jej umiestnenia. Zároveň dodržať potrebnú bezpečnostnú vzdialenosť clony od jazdných pruhov komunikácie. Materiál a konštrukcia clony musí vyhovovať z hľadiska funkčnosti, stability, údržby, bezpečnosti, estetiky a začlenenia clony do prírodného prostredia.
30. Z hľadiska architektúry každú clonu riešiť individuálne. Clonu navrhovať ako celok, vrátane konfigurácie terénu a zahrnutia násypových, či zárezových svahov, zemných valov a oporných, či zárubných múrov. Horná časť a horný okraj sú kritické pre vizuálnu príťažlivosť a vzhľad clony. V tomto zmysle je pre návrh clony rozhodujúce pozadie za clonou (prírodná krajina, mesto, urbanizované prostredie).
31. Technicky riešiť odkanalizovanie v celom úseku cesty a odvedenie vôd stekajúcich z povrchu vozovky do recipientu cez čistiace zariadenia a sedimentačné nádrže, ktoré sú uzatvoriteľné v prípade havárie. Na odhalenie netesností kanalizácie vypracovať systém kontroly. Na odhalenie netesností kanalizácie bude nutné vypracovať systém kontroly.
32. Čistiace zariadenia nebudovať v pásmach hygienickej ochrany vodných zdrojov 1. a 2. stupňa.
33. V ďalšom stupni dokumentácie navrhnuť systém odkanalizovania tak, aby bolo zabezpečené dostatočné riedenie odvádzaných vôd, rešpektujúce limity nariadenia vlády SR č. 491/2002 Z. z.
34. V žiadnom prípade nezausťovať odpadové vody do stojatých vôd.

35. Stavebné práce v ochranných pásmach prírodných minerálnych vôd a prírodných stolových minerálnych vôd realizovať iba po kladnom hydrogeologickom posúdení a na základe záväzného posudku Inšpektorátu kúpeľov a žriediel MZ SR.
36. V období výstavby sa predpokladá úzka spolupráca investora a dodávateľa stavby s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby cesty na obce a ich obyvateľstvo. V rámci tejto spolupráce bude potrebné od obcí získať súhlas na prejazdy stavebných strojov a zariadení intravilánom obcí, a to po dohodnutých komunikáciách, na ktorých bude nutné vykonávať údržbu (čistenie, obmedzenie prašnosti kropením a pod.). Okrem toho bude potrebné na vyhradených komunikáciách v maximálnej miere vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.).
37. Citlivou oblasťou v interakcii výstavby cesty s obyvateľstvom sú majetkové ujmy. Zmiernenie tohto vplyvu je možné jedine adekvátnou kompenzáciou strát, zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva. Kompenzácie za zábery pôdy sú riešené legislatívnym predpisom, ktorý stanovuje výkup všetkých záberov pôd, i mimo zastavaného územia, v cenách stavebných pozemkov.
38. Stavebné dvory umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia (minimálne 500 m) a pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo.
39. Pre lokalizáciu stavebných dvorov využiť plochy poľnohospodárskej pôdy s nižšou produkčnosťou.
40. Stavebné dvory zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody. Vylučujúcimi faktormi lokalizácie stavebných dvorov sú: územia pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov; územia ochrany prírody a prvkov ÚSES, resp. ich blízkosť (dodržať vzdialenosť minimálne 200 m); ochranné pásma železníc, produktovodov a iných inžinierskych sietí, stanovené podľa osobitných predpisov.
41. Zabezpečiť vo všetkých následných dokumentáciách samostatnú časť o spôsobe vysporiadania sa s odporúčanými pripomienkami uvedenými v tomto záverečnom stanovisku.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko vypracovalo MŽP SR podľa § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe zámeru a správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R2 Hradište – Hranica kraja (Dérerov mlyn)“, zadania stavby, stanoviska povoľujúceho orgánu a dotknutých orgánov k zámeru, zápisníc z rokovaní na MŽP SR k rozsahu hodnotenia zámeru a odborného posudku k správe o hodnotení.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona a vyhlášky MŽP SR č. 52/1995. MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov. Petície ani sťažnosti neboli zaregistrované. Všetky výhrady podané písomne alebo ústne, MŽP SR prerokovalo s navrhovateľom, spracovateľom zámeru a spracovateľom odborného posudku.

V rámci hodnotenia boli v správe o hodnotení popísané predpokladané vplyvy, z ich syntézy vyplýva, že za hlavné vplyvy variantov budovania cesty R2 v posudzovanom úseku možno považovať: vplyv na zdravotný stav obyvateľstva – hluk; sociálne aspekty - zásah do majetkových pomerov obyvateľstva; ovplyvnenie sídelnej štruktúry; ovplyvnenie chránených území a prvkov ÚSES a vytváranie bariérového efektu; vplyv na vodohospodársky využívané zásoby podzemných vôd; zásah do ochranných pásiem prírodných zdrojov minerálnych vôd.

Za veľmi náročné treba považovať trasovanie R2 v geologicky veľmi nestabilnom území charakterizovaného veľkým zastúpením potenciálnych svahových deformácií.

V prípade nerealizovania zámeru budú zákonite narastať negatívne vplyvy prevádzky a to environmentálne, technicko-prevádzkové, bezpečnostné a ekonomické.

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

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku cesty by mal byť spracovaný v projekte monitoringu a mal by byť zameraný najmä na: hluk; povrchové vody; podzemné vody; minerálne vody a svahové deformácie

- Monitoring hluku sa navrhuje vo všetkých sídlach dotknutých vybranou trasou cesty.
- Monitoring povrchových vôd sa navrhuje v tokoch, kde bude prebiehať výstavba mostov ponad toky a úprava tokov.
- Monitoring podzemných vôd sa navrhuje pre vodné zdroje Nitrianske Sučany, Hradište a Nová Lehota. Monitoring prírodných liečivých zdrojov v Bojniciach určí Inšpektorát kúpeľov a žriediel.
- Monitoring svahových deformácií o všetkých úsekoch vedúcich cez nestabilné geologické prostredie, zistené na základe inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, a tiež pri výstavbe tunelov.

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

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

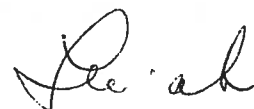
VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. **Spracovatelia záverečného stanoviska**
Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na ŽP
Ing. Milan Luciak

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor 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**
17. 2. 2006



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