

Rýchlostná cesta R2

Zvolen západ – Zvolen východ

VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE (NETECHNICKÉ ZHRNUTIE)

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:



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

Zhotoviteľ:



ENVICONSULT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

September 2019

OBSAH

1	NÁZOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	1
2	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	1
3	ÚZEMIE DOTKNUTÉ ČINNOSŤOU	1
4	POPIS PROJEKTU	2
5	ÚZEMNÉ PODMIENKY	6
6	SUMARIZÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	7
7	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	8
8	POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	9
9	POROVNANIE VARIANTOV	10

1 NÁZOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ

2 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Navrhovateľ

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

Účel navrhovanej činnosti

Predmetný úsek rýchlostnej cesty R2 je v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 311/2014 dňa 25.6.2014). Cesta I/16 v danom úseku je súčasťou medzinárodného cestného ťahu E 571 a zároveň E 58, ktorého funkciu preberie nová trasa rýchlostnej cesty „R2 Trenčín – Prievidza - Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec - Rimavská Sobota – Rožňava - Košice“.

Projekt je zameraný na oblasť cestnej dopravy v dopravnom uzle v meste Zvolen a jeho okolí. Rieši prepojenie troch rýchlostných ciest – vybudovanej R1, rozstavanej resp. v častiach tiež prevádzkovej R2 a výhľadovej R3, ako aj nadväzujúcich miestnych komunikácií a ciest v danom území. Umiestnený je v Banskobystrickom kraji, v okrese Zvolen, s využívaním koridoru jestvujúcej cesty I/16.

Účelom stavby je vybudovanie štvorpruhovej smerovo rozdelenej komunikácie určenej pre motorové vozidlá, ktoré vyhovujú príslušným predpisom. Spreádzkovaním tohto úseku sa dosiahne: rýchlejšie, bezpečnejšie a ekonomickejšie prevedenie medzinárodného ťahu E 571, riešeným územím

- presmerovanie tranzitnej a diaľkovej dopravy na navrhovanú komunikáciu
- zlepšenie životného prostredia v okolí súčasnej cesty I/16, ktorá je v súčasnosti intenzívne zaťažaná tranzitnou dopravou (pokles hluku, imisii, zvýšenie bezpečnosti),
- zlepšenie životného prostredia v dotknutých obciach, cez ktoré v súčasnosti prechádza existujúca cesta I/16,
- zlepšenie podmienok pre rozvoj priemyslu a sídelných útvarov.

3 ÚZEMIE DOTKNUTÉ ČINNOSŤOU

Kraj:	Banskobystrický
Okres:	Zvolen
Dotknuté obce:	Zvolen, Kováčová, Sliač, Lieskovec, Zvolenská Slatina
Katastrálne územie:	Zvolen, Kováčová, Hájniky, Rybáre, Lukové, Zolná, Lieskovec, Zvolenská Slatina
Parcelné čísla:	údaje sa nachádzajú v DÚR

4 POPIS PROJEKTU

Súčasnne navrhované riešenie je reprezentované v súčasnosti rozpracovanou **dokumentáciou pre územné rozhodnutie**, spracovanou zhotoviteľom R2_ZVOLEN_Z-ZVOLEN_V-PD.

Základné údaje o stavbe

Druh cesty:	rýchlostná cesta
Kategória cesty:	R 24,5/100;
Dĺžka úseku:	12 575 m
Križovatky:	MÚK Kováčová MÚK Zvolenská Slatina
Mosty:	16 mostov na R2, 5 mostov na vetvách križovatky Kováčová
Protihlukové steny:	predbežne 2 protihlukové steny v celkovej dĺžke 4800 m

Ďalšími stavebnými objektmi sú:

- spätná rekultivácia dočasných záberov,
- vegetačné úpravy rýchlostnej cesty R2
- oporné a zárubné múry,
- protihlukové a ochranné steny,
- oplotenia,
- kanalizácie s ORL,
- preložky komunikácií,
- úpravy vodných tokov
- preložky vodovodov, kanalizácií, vzdušných vedení VN, NN, výstavba trafostaníc a nového verejného osvetlenia, preložky a ochrana slaboprúdových a optických vedení, preložka VTL plynovodu,
- informačný systém rýchlostnej cesty (ISRC).

Termín realizácie

Začiatok výstavby sa plánuje v roku 2024, ukončenie v roku 2027.

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R2 križuje v riešenom úseku rovinaté alebo mierne zvlnené územie aluviálnej nivy rieky Hron. Po prekonaní údolia rieky Hron (vrátane ďalších komunikačných osí územia) sa trasa dostáva do mierne zvlneného územia Zvolenskej pahorkatiny s pomerne súvislými lesnými porastmi. Nad obcou Lieskovec prechádza striedavo poľnohospodárskou krajinou a lesnými plochami a od navrovaného odpočívadla Lieskovec prechádza čisto poľnohospodárskou krajinou až po napojenie sa na vybudovaný úsek rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša.

Navrhovaná, trasa rýchlostnej cesty R2 obchádza súčasnú aj plánovanú zástavbu v zmysle platných územných plánov. Z hľadiska územného návrhu je trasa ovplyvnená pevnými bodmi začiatku a konca úseku. Začiatok je v napojení na úsek rýchlostnej cesty R1 (ktorá je v úseku Žair nad hronom - Zvolen vedená v peáži s R1) a koniec je taktiež pevne daný na priestor križovatky Zvolenská Slatina, od ktorej je rýchlostná cesta vybudovaná až po obec Kriváň. Limitom v území je chránený areál Arborétum Borová hora a ochranné pásmo prírodných liečivých zdrojov Sliač a Kováčová.

Najpodstatnejšou zmenou z hľadiska životného prostredia je návrh ekoduktu v km 5,820 nad R2, ktorý je v mieste pôvodne navrhovaného tunela. Vzhľadom na zložité hydrogeologické podmienky

a možné ohrozenie zdrojov vôd pre kúpele Sliač bol objekt tunela v novom riešení vynechaný a nahradený obojstrannými zárubnými múrmi.

Trasa rýchlostnej cesty R2 v predmetnom úseku priamo nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani sústavy v rámci Natura 2000.

POPIS NAVRHOVANÝCH ZMIEN

Predmetom oznámenia je vyhodnotenie vplyvov zmien navrhovanej činnosti – stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ, ktoré boli uskutočnené v upravenom riešení na úrovni DÚR, voči stavu posúdenom správou o hodnotení v roku 2008.

Zmeny navrhovanej činnosti zahŕňajú zmeny v nasledovných súboroch objektov:

- zmeny objektu 101-00 Rýchlostná cesta R2,
- zmeny v objektoch križovatiek,
- zmeny a doplnenie objektov preložiek ciest a úprav ciest,
- zmeny a doplnenie mostných objektov,
- doplnenie oporných a zárubných múrov, ktoré neboli uvedené v správe o hodnotení,
- zmeny v protihlukových opatreniach

Zmeny základných parametrov stavby možno pre jednotlivé fázy technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Parameter	EIA (variant C3)	DÚR
Kategória rýchlostnej cesty	R 22,5/100	R 24,5/100
Celková dĺžka trasy (km)	17,183	12,575
Počet križovatiek (MÚK)	3	2
Počet mostov	17	21
Dĺžka mostných objektov (km)	4,357	3,8693
Počet tunelov	1	0
Dĺžka tunelov (m)	340	0
Kubatúra výkopov (m ³)	464 514	2 055 470
Kubatúra násypov (m ³)	869 976	3 635 016
Prebytok/nedostatok zeminy (m ³)	-328 122	-1 579 546
Počet asanovaných objektov	0	0
Trvalé zábery pôdy(ha):	69,16	108,104
z toho poľnohospodárska pôda (ha)	59,51	95,1453
lesná pôda (ha)	9,65	12,959
Dočasné zábery pôdy (ha)	-	9,481
Počet úprav vodných tokov	6	2
Počet úprav cestných komunikácií	5	7
Protihlukové steny – dĺžka (m)	1 820	4 800

V ďalšom uvádzame popis a vyhodnotenie zmien z pohľadu životného prostredia.

Zmena kategórie rýchlostnej cesty

Zmena kategórie z pôvodnej R 22,5 s návrhovou rýchlosťou 100 km/h na R 24,5/100 bola vyvolaná smerovým a výškovým vedením, tak aby vyhovovala požiadavkám STN 73 6101.

Zmena šírkového usporiadania na kategóriu R24,5 sa negatívne prejavuje v zvýšení nárokov na záber pôdy a potreby výrubov drevín v hraniciach trvalého a dočasného záberu. Zároveň sa však týmto

riešením zvýši komfort cestujúcich, zlepši sa plynulosť premávky, skráti sa jazdné časy, čo bude mať za následok zníženie emisného zaťaženia okolia cestnej komunikácie.

Zmeny smerového vedenia

S ohľadom na požiadavky dotknutých orgánov a organizácií, požiadavky investora, ako aj na presné zameranie územia bolo upravené smerové a výškové vedenie rýchlostnej cesty R2.

V rámci predmetnej dokumentácie bol zvolený začiatok stavby, t.j. km 0,000 R2, v inom mieste v porovnaní s dokumentáciou TŠ z roku 2006. Zmena polohy začiatku úseku vyplýva zo zmeny technického riešenia. Kilometer 0,000 R2 podľa DÚR zodpovedá km 3,205 R2 podľa TŠ, a koniec úseku je v km 12,523 R2 podľa DÚR a zodpovedá km 15,970 R2 podľa TŠ.

Na rýchlostnej ceste R2 je možné charakterizovať 3 úseky, na ktorých bolo upravené smerové vedenie trasy. Sú to nasledovné úseky:

- km 0,000 – 4,415 R2 podľa DÚR (km 3,205 – 7,885 R2 podľa TŠ)
- km 6,679 – 9,764 R2 podľa DÚR (km 10,128 – 13,195 R2 podľa TŠ)
- km 10,698 – 12,523 R2 podľa DÚR (km 14,130 – 15,970 R2 podľa TŠ)

K najzásadnejšej zmene smerového vedenia rýchlostnej cesty R2 došlo na jej začiatku. Úprava smerového vedenia bola navrhnutá v úseku od km 0,000 R2 po km 4,415 R2 (km 3,205 -7,885 R2 podľa TŠ), kde sa trasa vracia do pôvodného smerového vedenia trasy z TŠ. Trasa rýchlostnej cesty R2 je situovaná južnejšie od pôvodne navrhovanej trasy z TŠ. Hlavným dôvodom zmeny smerového vedenia rýchlostnej cesty v danom úseku, bolo uvoľnenie územia pre rozvoj mesta Sliač južným smerom. Trasa rýchlostnej cesty R2 začína v trase existujúcej rýchlostnej cesty R1 za križovatkou Kováčová a pravostranným smerovým oblúkom o polomere $R=1600\text{m}$ sa od R1 odkláňa severovýchodným smerom. Následne pokračuje v smere na mesto Sliač dvomi protismernými oblúkmi $R=1250\text{m}$ a $R=1500\text{m}$. V staničení km 4,415 sa trasa napája pravostranným smerovým oblúkom $R=800\text{m}$ na pôvodné smerové vedenie z TŠ. V danom úseku boli jednotlivé návrhové prvky výškového vedenia prispôbené presnejšiemu polohopisnému a výškopisnému zameraniu územia a zmenám smerového vedenia. V úseku od km 3,824 po km 5,906 a následne po km 7,086 bola navrhnutá úprava pozdĺžnych sklonov z pôvodných 4,50% a -4,45% na 5,0% a -5,0%. Dôvodom úpravy výškového vedenia, bola hlavne optimalizácia návrhu mostných objektov v danom úseku po preverení skutočného priebehu terénu v danej oblasti. Novonavrhovaná úprava nivelety rýchlostnej cesty R2 je navrhnutá tak, aby nebolo potrebné budovať v mieste pahorku (Chudobovská hora) tunel, ale len otvorený zárez, resp. zárez s presypaným ekoduktom.

Úprava trasy v km 6,679 – 8,500 R2 podľa DÚR (km 10,128 – 11,930 R2 podľa TŠ) bola vykonaná za účelom vylepšenia priestorového vedenia trasy, hlavne s cieľom zmierniť pozdĺžne sklony nivelety. Úprava sa vykonala posunom smerového oblúka $R=930\text{m}$ juhozápadným smerom, čím sa zároveň podarilo umiestniť výškový oblúk nivelety do polohy smerového oblúka trasy R2, čo je optimálne riešenie z pohľadu jazdy vodiča. Výrazne sa zmiernili pozdĺžne sklony trasy v úseku km 7,085 – 9,280 na 1,20% (v TŠ bol sklon 3,05%) a 3,30% (v TŠ bol sklon 4,30%). Odsun trasy je plynulý, maximálny odsun je cca. 54m v km 7,9.

Úprava trasy v km 10,698 – 12,523 R2 podľa DÚR (km 14,130 – 15,970 R2 podľa TŠ) bola vykonaná za účelom plynulého napojenia konca úseku rýchlostnej cesty R2 na už zrealizovaný úsek „Rýchlostná cesta R2 Zvolen východ – Pstruša“. Polomer smerového oblúka $R=1200\text{m}$ ostal nezmenený, trasa sa však posunula južnejšie (max. posun je cca. 90m v km 12,2), pričom zmena bola vyvolaná zmenou smerového oblúka na zrealizovanom úseku rýchlostnej cesty R2. Úpravou trasy bolo dosiahnuté plynulejšie smerové vedenie.

V úseku km 10,558 – 11,361 podľa DÚR bolo mierne upravené výškové vedenie trasy na sklon -1,4% (z pôvodného -1,0%), a to za účelom návrhu optimálneho preklápania vozovky v zmysle platných STN.

Križovatka Kováčová - V dôsledku zmeny smerového vedenia rýchlostnej cesty R2 na začiatku úseku, došlo k vytvoreniu novej útvarevej mimoúrovňovej križovatky v mieste existujúcej križovatky Kováčová. Križovatka je tvorená jednopruhovými a dvojpruhovými jednosmernými vetvami, zabezpečujúcimi prepojenie hlavných cestných komunikácií v danej lokalite, t.j. rýchlostnej cesty R1, navrhovanej rýchlostnej cesty R2 a cesty I/66. Návrhová rýchlosť na vetvách križovatky je min. 40 km/h, v prípade vetiev prepájajúcich rýchlostné cesty R1 a R2 je návrhová rýchlosť 60 km/h.

Navrhovaná mimoúrovňová križovatka Kováčová pokrýva priamo nasledujúce smery:

Vetva A1 (pravý jazdný pás SO 101-00) – smer R1 Bratislava – R2 Lučenec

Vetva A2 – smer R1(2) Bratislava – I/66 Kováčová

Vetva B1 – smer R2 Lučenec – R1 Bratislava

Vetva B2 – smer R2 Lučenec – R1 Bratislava

Vetva B3 – smer R2 Lučenec – I/66 Zvolen

Vetva B4 – smer R2 Lučenec – I/66 Kováčová

Vetva C1 – smer R1 Banská Bystrica – R2 Lučenec

Vetva C2 – smer R1 Banská Bystrica – I/66 Kováčová

Vetva C3 – smer R1 Banská Bystrica – I/66 Zvolen (z dôvodu krátkeho priepletového úseku je výhodnejšie tento smer riešiť cez križovatku „Rákoš“ a cestu III/2460). Vetva C3 by slúžila len pre zjazd zo smeru Vetvy B3 na I/66 Zvolen

Vetva D1 (existujúca vetva) – smer I/66 Kováčová – R1 Banská Bystrica

Vetva D2 – smer I/66 Kováčová – R1 Banská Bystrica

Vetva E1 – smer I/66 Zvolen – R2 Lučenec

Vetva E2 – smer I/66 Zvolen – R1 Banská Bystrica

Ostatné smery sú pokryté nepriamo nasledovne:

smer R1 Bratislava – Zvolen – cez MÚK Zvolen – Stráže

smer Zvolen – R1 Bratislava – cez MÚK Budča

smer R1 Banská Bystrica – Zvolen – cez MÚK Rákoš

smer I/66 Kováčová – R2 Lučenec – po ceste I/69 – III/2460 – I/66, resp. vybudovaním okružnej križovatky na ceste I/66 pod napojením vetiev C3 a E1.

Vetvy existujúcej križovatky Kováčová, v smeroch R1 Banská Bystrica – I/66 Zvolen, R1 Bratislava – I/66 Kováčová, R1 Banská Bystrica – I/66 Kováčová a I/66 Zvolen – R1 Banská Bystrica budú zrušené, resp. prebudované.

Križovatkové vetvy Zvolenská Slatina - Súčasťou stavby sú dve vetvy mimoúrovňovej križovatky Zvolenská Slatina, vetva A a vetva D. Časť týchto vetiev je už v súčasnosti vybudovaná po úroveň zemnej pláne a v dokumentácii navrhované vetvy v plnom rozsahu rešpektujú tento stav. Mimoúrovňová križovatka bude po dobudovaní fungovať ako plnohodnotná trubkovitá križovatka s napojením na všetky smery, prostredníctvom jestvujúceho privádzača je rýchlostná cesta R2 prepojená na cestu I/16.

Úprava privádzača Zvolenská Slatina - Privádzač Zvolenská Slatina je potrebné rozšíriť tak, aby bolo možné zrealizovať plnohodnotné ľavé odbočenie smerom na plánované Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty Zvolenská Slatina. Dĺžka stavebných úprav na privádzači je cca. 340 m.

Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

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

Oproti Správe o hodnotení (EIA z roku 2009), sa zmenil rozsah preložiek inžinierskych sietí z nasledovných dôvodov:

- Zmeny navrhovaného riešenia rýchlostnej cesty R2 a súvisiacich cestných objektov,
- Zmeny vyplývajúce z podrobného geodetického zamerania existujúceho stavu s vytýčenými inžinierskymi sieťami,
- Spresnenie riešenia preložiek z dôvodu potreby ich skoordínovania s ostatnými objektmi predmetnej stavby,

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

Zmeny v protihlukových opatreniach

Oproti Správe o hodnotení vplyvov sa v aktualizoval rozsah protihlukových opatrení v rozsahu dokumentácie „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ, Štúdia realizovateľnosti“, (Dopravoprojekt, a.s. Bratislava a VALBEK, s.r.o. Bratislava, 03/2017) na základe aktualizovaných výhľadových dopravných údajov a podľa platnej vyhlášky MZ SR, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V rámci spracovania kompletnej DÚR bude aktualizovaná aj hluková štúdia, na základe ktorej bude upresnený rozsah protihlukových opatrení.

V rámci EIA boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

Staničenie v km	Lokalita	Poloha	Dĺžka	Výška
7,230 – 8,230	Sliač	Vľavo	1000	4,0
7,230 – 8,050	Sliač	Vpravo	820	4,0

Celková dĺžka protihlukových opatrení navrhnutých v SoH bola 1 820 m.

V rámci prípravy DÚR boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

- 240-00 Protihluková stena vľavo v km 1,850 – 5,050
 241-00 Protihluková stena vpravo v km 2,050 – 3,650

Celková dĺžka protihlukových opatrení navrhnutých v rámci prípravy DÚR je 4 800 m.

5 ÚZEMNÉ PODMIENKY

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) patrí záujmové územie do geomorfologického celku Zvolenská kotlina. V študovanom území je Zvolenská kotlina rozdelená do troch podcelkov: západná časť územia patrí do podcelku Sliačská kotlina, stredná časť prechádza trasa podcelkom Zvolenská pahorkatina a cca posledná tretina patrí do podcelku Slatinská kotlina.

Na geologicko-tektonickej stavbe širšieho okolia trasy rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ sa podieľajú geologicko-tektonické jednotky, ktoré sú reprezentované terciárnym neogénnym komplexom zemín a kvartérnymi sedimentmi.

V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie Západných Karpát patrí územie údolnej nivy Hrona, Slatiny a potoka Neresnica do regiónu neogénnych tektonických vkleslín – 63 Zvolenská kotlina. Kotlina je vyplnená neogénnymi sedimentami – tufitickými a piesčitými ílmi, pieskami, s vložkami zlepenčov a tufov (sarmat – panón). Príľahlé svahy údolia sú súčasťou regiónu neogénnych vulkanitov: Severné svahy údolia patria do oblasti vulkanických vrchovín – 51 Zvolenská vrchovina tvorená prevažne deluviálno-fluviálnymi sedimentmi štrkovitými a ílovitými (pliocén) a menej vulkanogénnymi horninami (miocén), južné svahy údolia patria do oblasti vulkanických hornatín – 43 Javorie a sú budované pyroklastikami andezitov s polohami andezitov (tortón – sarmat).

Pôdne pomery

V riešenom území sa vyskytujú fluvizeme glejové, na karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentoch, kambizeme typické nasýtené až kyslé, na stredne ťažkých až ľahších skeletnatých zvetralinách nekarbonátových hornín, kambizeme dystrické a kambizeme typické kyslé, na zvetralinách kyslých hornín, pseudogleje typické a pseudogleje luvizemné nasýtené až kyslé, na sprašových hlinách a svahovinách a luvizeme typické na tenkých prekryvoch sprašových hlin, na skeletnatých prevažne terciérnych sedimentoch.

Klimatické pomery

Najnižšia časť Zvolenskej kotliny patrí do teplej klimatickej oblasti, vyššia pahorkatinná časť do mierne teplej klimatickej oblasti.

Vodné pomery

Hydrologicky patrí záujmové územie do povodia Hrona (č. hydrologického poradia 4-23-02 - Hron od Čierneho Hrona po Slatinu) a Slatiny (č. hydrologického poradia 4-23-03 - Slatina).

Záujmové územie sa nachádza v nasledovných hydrogeologických rajónoch:

- Q 080 - Kvartér nivy Hrona a Slatiny od Slovenskej Ľupče po Tlmače,
- NQ 081 - Neogén Zvolenskej kotliny - západná časť,
- V 083 - Neovulkanity pohoria Poľana a časti Zvolenskej kotliny,
- NV 084 - Neogén Zvolenskej kotliny - východná časť,
- V 088 – Neovulkanity severných svahov Štiavnických vrchov a Javoria.

Okres Zvolen patrí medzi územia bohaté na minerálne pramene. Počas revízie minerálnych prameňov v roku 1999 bolo zaevidovaných celkom 47 zdrojov. Jednalo sa prevažne o studené kyselky hydrogénuhličitanové-vápenato-sodné až Na-Ca-(Mg)-HCO₃ typu s rôznym obsahom oxidu uhličitého (CO₂). V roku 2004 bola vykonaná evidencia minerálnych prameňov v katastri mesta Zvolen, pri ktorej bolo zaevidovaných 10 zdrojov.

Pôvodné ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov v Kováčovej a v Sliači, vyplývajúce zo zákona NR SR č. 277/1994 Z.z. o zdravotnej starostlivosti v znení neskorších predpisov boli určené vyhláškou MZ SR č. 22/2000 Z.z. z 10.1.2000. V roku 2005 boli na základe výsledkov záverečnej geologickej správy „Revízia ochranných pásiem prírodných liečivých zdrojov v Sliači a v Kováčovej“ (Masiar, 2004) upravené vyhláškou MZ SR č. 551/2005 Z.z.

Ochranné pásmo I. stupňa na Sliači chráni výverovú oblasť. Trasa posudzovaného úseku rýchlostnej cesty R2 prechádza vo vzdialenosti 143 m od južného okraja OP. V Kováčovej má ochranné pásmo I. stupňa polomer 50 m a chráni zdroj K-2 v akumuláčnej oblasti. Trasa posudzovaného úseku rýchlostnej cesty R2 prechádza vo vzdialenosti 920 m od OP.

Chránené územia prírody a krajiny a územia Natura 2000

Koridor rýchlostnej cesty je trasovaný v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

6 SUMARIZÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Počas výstavby

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- deficit vhodného materiálu do násypov
- výrub stromov
- zásah do OP II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Sliači a Kováčovej
- tvorba odpadov

Počas prevádzky

- hluk
- emisie
- bariérový efekt
- zmena scenérie krajiny

Niektoré z týchto vplyvov pôsobia kumulatívne so súčasnými aktivitami a procesmi v území. Jedná sa predovšetkým o kumulatívny vplyv hluku a emisií z cestnej dopravy na príľahlej cestnej sieti (predovšetkým rýchlostná cesta R1, cesta I/66 a I/16) ako aj v kombinácii so železničnou traťou a letiskom Sliač.

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby, sú do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať negatívny vplyv stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie. Najvýznamnejšími sú:

- na zníženie prašnosti,
- na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd pred znečistením,
- na ochranu objektov a ochranných pásiem,
- na ochranu bioty,
- na zabezpečenie začlenenia stavby do krajiny prostredníctvom vegetačných úprav,
- na ochranu archeologických pamiatok,
- na správne nakladanie s odpadmi.

Z hľadiska pozitívnych kumulatívnych vplyvov možno zdôrazniť práve nadväznosť predmetnej stavby na existujúcu rýchlostnú cestu R1 v úseku Žiar nad Hronom - Zvolen (peáž s R2). Realizáciou súboru stavieb dôjde k odľahčeniu súčasnej cestnej siete a riešeniu nepriaznivej dopravnej situácie v posudzovanom území.

Zmenami navrhovanej činnosti sa rozsah a pôsobenie kumulatívnych vplyvov v území významne nezmení. Pre ďalší postup v príprave investície odporúčame aktualizovať kľúčové podklady posudzovanej stavby ktoré vyplývajú:

- zo zmien v dotknutom území
- zo zmien v dopravnej intenzite
- z požiadaviek dotknutých orgánov a sídiel

7 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Náhrady za výrub drevín budú riešené v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z.z., resp. vyhláškou MŽP SR č. 579/2008, podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín. V zmysle § 48 citovaného zákona orgán ochrany prírody uloží žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu

drevín na vopred určenom mieste, prípade uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty dreveniny (§ 95).

Projekt vegetačných úprav bude riešiť návrh výsadby stromovej a kríkovej zelene na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty a v priestoroch križovatiek. Výsadbou zelene sa čiastočne nahradí odstránená vegetácia, ktorá sa v súčasnosti vyskytuje v priestore predmetnej stavby.

8 POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj (ďalej len ÚPN VÚC Banskobystrický kraj) bol schválený vládou SR uzn.č. 394/1998 dňa 09.06.1998, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením Vlády Slovenskej republiky č. 263/1998 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj.

Z hľadiska súladu s územnoplánovacou dokumentáciou stavba „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“ vychádza zo schválenej územnoplánovacej dokumentácie Vyššieho územného celku Banskobystrického samosprávneho kraja v znení zmien a doplnkov 2009, chválené Zastupiteľstvom Banskobystrického samosprávneho kraja (ZBBSK) uzn. č. 94/2010 zo dňa 18. júna 2010, záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením BBSK č. 14/2010, ktoré nadobudlo účinnosť 10. júla 2010. V uvedenej ÚPD bol doplnený bod 6.1.24, ktorý znie nasledovne: „V oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry vybudovať novú rýchlostnú cestu R2 v úseku Zvolen - Detva - Lučenec - Rimavská Sobota - hranica Košického kraja so severným (variantne južným) obchvatom mesta Zvolen.“ a bod 1.25.3. cesta R2 – severný (variantne južný) obchvat mesta Zvolen.

ÚPN VÚC Banskobystrický kraj - Zmeny a doplnky 2014 boli schválené Zastupiteľstvom Banskobystrického samosprávneho kraja (ZBBSK) uzn. č. 84/2014 zo dňa 5. decembra 2014, záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením č. 27/2014, ktoré nadobudlo účinnosť 16. januára 2015. V záväznej časti bol pôvodný regulatív 12.5.3. (ZaD 2009) nahradený textom – rýchlostná cesta R2 vedená obchvatom mesta Zvolen v úseku Zvolen západ – Zvolen východ. Zmenený bol aj regulatív 6.1.24 s novým znením: rešpektovať koridor pre rýchlostnú cestu R2 v úseku Zvolen - Detva - Lučenec - Rimavská Sobota - hranica Košického kraja s obchvatom mesta Zvolen (v úseku Zvolen západ - Zvolen východ).

Mesto Sliač má platný územný plán z roku 2005, v znení zmien a doplnkov č. 1 až 7. V uvedených ÚPD rýchlostná cesta R2 nie je riešená.

Územný plán obce Kováčová bol schválený uznesením obecného zastupiteľstva č. 116/2006 dňa 28.02.2006. Odvtedy bol ÚPN dopĺňaný zmenami a doplnkami č. 1 až 5. V uvedených ÚPD rýchlostná cesta R2 nie je riešená.

Mesto Zvolen má platný územný plán, ktorý bol schválený uznesením MZ č. 144/2004 zo dňa 3.12.2004. Odvtedy bol ÚPN dopĺňaný zmenami a doplnkami č. 1 až 9 z roku 2014. , v znení zmien a doplnkov č. 1 až 7. V uvedenej ÚPD je rýchlostná cesta R2 riešená v kontexte ÚPN VÚC Banskobystrického kraja.

Územný plán obce Lieskovec bol schválený uznesením obecného zastupiteľstva č.24/2008 dňa 18.9.2008, jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN č.3/2008. K platnej územnoplánovacej dokumentácii boli spracované zmeny a doplnky č.1 schválené dňa 16.9.2009 uzn. č. 30/2009, zmeny a doplnky č.2 schválené dňa 12.10.2011 uzn. č. 80/2011, zmeny a doplnky č. 3 schválené dňa 30.9.2015 uznesením č. 55/2015 a zmeny a doplnky č. 4 schválené dňa 26.6. 2019 uznesením č. 21/2019. V uvedenej ÚPD je trasa rýchlostnej cesty R2 v predmetnom úseku riešená v severnej trase (variant C3).

Obec Zvolenská Slatina má platný územný plán z roku 2007. V predmetnom ÚPN je trasa rýchlostnej cesty R2 riešená vo variante C3.

9 POROVNANIE VARIANTOV

Zmeny základných parametrov stavby možno pre jednotlivé fázy technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Parameter	EIA (variant C3)	DÚR
Kategória rýchlostnej cesty	R 22,5/100	R 24,5/100
Celková dĺžka trasy (km)	17,183	12,575
Počet križovatiek (MÚK)	3	2
Počet mostov	17	21
Dĺžka mostných objektov (km)	4,357	3,8693
Počet tunelov	1	0
Dĺžka tunelov (m)	340	0
Kubatúra výkopov (m ³)	464 514	2 055 470
Kubatúra násypov (m ³)	869 976	3 635 016
Prebytok/nedostatok zeminy (m ³)	-328 122	-1 579 546
Počet asanovaných objektov	0	0
Trvalé zábery pôdy (ha):	69,16	108,104
z toho poľnohospodárska pôda (ha)	59,51	95,1453
lesná pôda (ha)	9,65	12,959
Dočasné zábery pôdy (ha)	-	9,481
Počet úprav vodných tokov	6	2
Počet úprav cestných komunikácií	5	7
Protihlukové steny – dĺžka (m)	1 820	4 800

Na základe vyššie uvedených zistení a identifikácie vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie vrátane kumulatívnych a synergických môžeme konštatovať, že predmetné zmeny v porovnaní s predchádzajúcim posudzovaným riešením nepredpokladajú podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Môžeme konštatovať, že v porovnaní so základným riešením posudzovaným v procese EIA (v SoH 2009) by **aktuálne technické riešenie malo byť z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov vhodnejšou alternatívou.**

25.10. 2018

Za spracovateľa:

.....
 ENVICONSLT spol. s r.o.

Za navrhovateľa:

.....

