MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva**

**Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie**

Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

# ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 2713/2020-1.7/ac

## I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

**1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

**2. Identifikačné číslo**

35 919 001

**3. Sídlo**

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

## II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

### 1. Názov

Rýchlostná cesta R3 Mošovce - Horná Štubňa

### 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Mošovce – Horná Štubňa“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) je vybudovanie novej kapacitne vyhovujúcej rýchlostnej cesty dopravne a prevádzkovo výhodnej, technicky a investične realizovateľnej v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska minimalizácie negatívnych vplyvov prevádzky na životné prostredie.

Rýchlostná cesta R3 je v súlade s platným návrhom na vedenie trasy rýchlostných ciest podľa Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest schváleného vládou Slovenskej republiky (ďalej len „SR“) uznesením č. 162 zo dňa 21. 02. 2001, na základe ktorého je definovaná trasa rýchlostnej cesty R3 v koridore štátna hranica SR/Poľská republika – Trstená – Dolný Kubín – Kraľovany – Martin – Turčianske Teplice – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – štátna hranica SR/Maďarská republika. Vedením rýchlostnej cesty R3 v trase TEN-T cez Turiec sa uspokoja požiadavky na prepravu medzi významnými atrakčnými oblasťami (Budapešť - Katovice).

Rýchlostná cesta R3 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácii v snahe naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, vyhovujúcej súčasným a výhľadovým nárokom na dopravu v danom území. Dôvodom výstavby je zvýšenie plynulosti bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia.

Rýchlostné cesty boli definované v Novom projekte výstavby diaľnic a ciest v SR schválenom uznesením vlády SR č. 162/2001, aktualizovanom uznesením vlády SR č. 523/2003, uznesením vlády č. 1051/2004 a uznesením vlády č. 406/2010. Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 – 2014 z mája 2011 stanovuje harmonogram odovzdávania rozostavaných úsekov i začínania nových stavieb v období do konca roka 2014. Program určuje priority prípravy diaľnic a rýchlostných ciest v SR a pomenúva možnosti financovania samotnej výstavby.

V súčasnosti je spracovaná Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2030, kde jedným z modelovaných opatrení je aj dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh. V dokumente sa uvádza, že dôležitou potrebou je zlepšenie vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispeje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch dopĺňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných

potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.

**3. Užívateľ**

Motoristická verejnosť. Dopravná stavba bude vo vlastníctve, správe a údržbe Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s.

**4. Umiestnenie**

| | |
|---|---|
| Kraj: | Žilinský. |
| Okres: | Turčianske Teplice. |
| Obec: | Mošovce, Turčianske Teplice, Rakša, Háj. |
| Katastrálne územie: | Mošovce, Turčiansky Michal, Diviaky, Turčianske Teplice, Dolná Štubňa, Rakša, Háj. |

Parcelné čísla:

Parcely z registra typu „KN - C a KN – E“, na ktorých bude umiestnená navrhovaná činnosť podľa katastrálnych území (pre odsúhlasený **variant zelený, 2. úprava**):

| | |
|---|---|
| Diviaky | KN – C:<br>780, 781, 782, 784, 785, 786, 788, 831, 879, 881, 882, 883, 895, 904, 905, 907, 940, 945, 946, 778/2, 787/1, 845/1, 906/1, 910/1, 911/1, 928/1, 928/3, 928/4, 928/5, 944/1.<br><br>KN – E:<br>377, 484, 485, 500, 501, 504, 508, 509, 511, 513, 518, 600, 609, 610, 611, 612, 615, 616, 619, 620, 648, 684, 685, 686, 687, 707, 741, 742, 744, 746, 747, 749, 751, 791, 792, 793, 866, 923, 925, 933, 936, 937, 948, 954, 956, 978, 979, 980, 981, 988, 127/100, 492/10, 492/7, 621/1, 871/2, 892/3, 955/1, 957/1, 957/3, 957/4, 957/5, |
| Dolná Štubňa | KN – C:<br>533, 535, 536, 570, 571, 606, 670, 681, 701, 735, 509/3, 509/4, 518/1, 532/1, 532/34, 532/35, 532/36, 532/37, 532/38, 532/39,<br><br>KN – E:<br>95, 110, 114, 115, 116, 120, 121, 122, 197, 264, 100/1, 100/2, 100/3, 100/4, 101/1, 101/2, 102/1, 102/2, 102/3, 102/4, 103/1, 103/2, 103/3, 103/4, 103/5, 104/1, 104/2, 105/1, 105/2, 105/3, 105/4, 105/5, 106/1, 106/2, 107/3, 107/6, 108/3, 108/6, 109/1, 109/2, 111/1, 111/2, 111/3, 112/1, 112/2, 113/1, 113/2, 117/1, 117/2, 117/3, 118/3, 118/6, 118/9, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 123/1, 123/2, 124/3, 124/6, 124/9, 125/12, 125/15, 125/3, 125/6, 125/9, |

| | |
|---|---|
| | 126/3, 126/6, 127/3, 127/5, 127/7, 128/12, 128/15, 128/3, 128/6, 128/9, 129/1, 129/2, 129/3, 130/3, 131/1, 131/2, 132/1, 186/2, 187/1, 188/1, 188/2, 189/1, 189/2, 189/3, 189/4, 190/1, 190/2, 190/3, 190/4, 191/1, 191/2, 192/1, 192/2, 192/3, 193/1, 193/2, 194/1, 194/2, 194/3, 195/1, 195/2, 195/3, 196/1, 196/2, 196/3, 196/4, 198/1, 198/2, 199/1, 199/2, 199/3, 200/1, 200/2, 200/3, 200/4, 200/5, 200/6, 200/7, 200/8, 261/2, 261/4, 261/6, 261/8, 262/2, 262/4, 262/6, 263/2, 263/4, 263/6, 265/1, 265/2, 266/1, 266/2, 266/3, 266/4, 266/5, 266/6, 267/1, 267/2, 268/1, 268/2, 268/3, 269/1, 270/1, 351/5, 368/3, 368/4, 369/1, 369/2, 506/103, 540/1, 540/2, 541/1, 541/2, 541/3, 541/4, 542/1, 542/2, 542/3, 542/4, 543/1, 543/2, 544/1, 544/2, 544/3, 545/1, 545/2, 546/1, 546/2, 546/3, 547/1, 547/2, 547/3, 639/1, 650/1, 89/101, 96/1, 96/2, 96/3, 97/1, 97/2, 97/3, 98/1, 98/2, 98/3, 98/4, 99/1, 99/2, 99/3 |
| Mošovce | KN – C:<br>1189/1, 1192/1, 1315/1<br><br>KN – E:<br>870, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 887, 889, 891, 916, 917, 918, 1436, 1438, 879/1, 879/2, 886/1, 886/2, 888/1, 888/2, 890/1, 890/2, 892/1, 919/1, 919/2, 919/6, 920/1, 920/2 |
| Turčianske Teplice | KN – C:<br>1219/1, 1219/2, 1219/3, 1219/4, 1219/5, 1220/2, 1235/1, 1245/1, 1246/1<br><br>KN – E:<br>261, 263, 264, 268, 269, 271, 272, 274, 277, 282, 284, 287, 338, 340, 376, 377, 260/1, 260/2, 262/1, 262/2, 262/3, 265/1, 265/2, 265/3, 266/1, 266/2, 267/1, 267/2, 270/1, 270/2, 270/3, 270/4, 270/5, 270/6, 273/1, 273/2, 276/2, 276/3, 278/1, 278/2, 279/1, 279/2, 280/1, 280/2, 280/3, 281/1, 281/2, 283/1, 283/2, 283/3, 285/1, 285/2, 286/1, 286/2, 288/1, 288/2, 288/3, 289/1, 289/2, 289/3, 290/1, 332/2, 332/3, 333/1, 333/2, 339/1, 339/2, 341/1, 341/2, 342/1, 342/2, 343/1, 343/2, 344/1, 344/2, 345/1, 345/2, 345/3, 378/4 |
| Turčiansky Michal | KN – C:<br>364, 377, 336/1, 339/1, 341/1, 342/1, 342/2, 342/26, 368/1, 371/1, 374/3<br>KN – E:<br>195, 203, 139/2, 140/1, 140/2, 140/3, 140/4, 140/5, 140/6, 141/1, 151/200, 157/1, 157/102, 158/102, 171/100, 178/100, 179/1, 179/3, 179/5, 181/101, 181/102, 186/100, 187/101, 187/102, 187/103, 187/302, |

| | |
|---|---|
| | 187/402, 187/602, 188/300, 189/1, 189/2, 189/3, 189/4, 189/5, 189/6, 190/101, 190/102, 192/200, 204/101, 204/2, 204/3, 204/4, 205/103, 234/200 |

## 5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby: 2027.

Predpokladaný termín skončenia výstavby: 2030.

Predpokladaný termín začatia prevádzky: 2030.

Predpokladaný termín skončenia prevádzky nie je stanovený.

## 6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Posudzované varianty majú spoločný začiatok a koniec. Trasy variantov začínajú napojením sa na predchádzajúci pripravovaný úsek rýchlostnej cesty R3 Rakovo – Mošovce variant „modrý A“ v km 23,000 v zmysle Štúdie realizovateľnosti (2015). Koniec posudzovaných variantov je napojený na začiatok úseku vybudovanej a sprevádzkovanej stavby rýchlostnej cesty R3 Horná Štubňa – obchvat.

**Modrý variant**

Začiatok trasy „modrého“ variantu sa nachádza južne od obce Mošovce v km 23,000 pripravovaného úseku rýchlostnej cesty R3 Rakovo-Mošovce variant „modrý A“. V km 24,520 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka (ďalej len „MÚK“) Turčianske Teplice sever, ktorá zaistí obsluhu mesta Turčianske Teplice zo smeru od Martina. Ďalej trasa pokračuje východne od mestskej časti Turčiansky Michal, za ktorou sa pravotočivým oblúkom priblíži k Turčianskym Tepliciam a pokračuje v súbehu s cestou I/65. Prepojenie obcí Rakša a Háj sa zabezpečí vybudovaním nadjazdov na ceste III/2184 a III/2174. V juhovýchodnej časti mesta sa opäť dostáva do najtesnejšieho súbehu s jestvujúcou cestou I/65. Pri Dolnej Štubni križuje územie európskeho významu „Žarnovica“ (SKÚEV 0147), následne sa odkláňa západným smerom a po opustení čerpacej stanice vytvára dopravný uzol s prepojením ciest I/14 od Banskej Bystrice a I/65 od Kremnice. Po mierne náročnom stúpaní sa napája na vybudovaný úsek rýchlostnej cesty R3 Horná Štubňa - obchvat.

V trase „modrého“ variantu je celkovo navrhnutých 6 mostov na rýchlostnej ceste a 5 mostov je vedených ponad rýchlostnú cestu. V trase sa nachádzajú 4 protihlukové steny v celkovej dĺžke 5 880 m a dve mimoúrovňové križovatky. Dĺžka „modrého“ variantu je 8,7 km.

Ide o štvorpruhovú smerovo rozdelenú komunikáciu kategórie R 24,5/120. Základné parametre trasy modrého variantu uvádza nasledujúca tabuľka:

| **„Modrý“ variant** |
|---|
| Dĺžka variantu je 8,700 km.<br>Začiatok úseku: km 22,7, koniec úseku: 31,6 km. |
| Križovatky:<br>• MÚK Mošovce; |

| **„Modrý“ variant** |
|---|
| • MÚK Horná Štubňa. |
| Preložky ciest:<br>• cesta III/2132 v km 24,363, dĺžka 428 m;<br>• poľná cesta v km 25,154, dĺžka 294 m;<br>• cesta III/2184 v km 25,745, dĺžka 380 m;<br>• cesta III/2174 v km 27,592, dĺžka 670 m;<br>• preložky ciest spolu: dĺžka 1 772 m. |
| Zemné práce:<br>• výkopy: 753 738 $m^3$;<br>• násypy: 341 926 $m^3$. |
| Mosty:<br>• nadjazd v km 23,621, dĺžka 140 m;<br>• most na R3 v km 24,300 nad potokom, dĺžka 10 m;<br>• nadjazd v km 24,363 na ceste III/2132 Mošovce – Turč. Michal – Turč. Teplice (I/65), dĺžka 115 m;<br>• nadjazd v km 25,154 na obslužnej komunikácii vedúcej medzi časťami obce Turč. Michal – Zorkovce v smere na obec Rakša, dĺžka 66 m;<br>• most na R3 v km 25,524 nad potokom, dĺžka 10 m;<br>• nadjazd v km 25,745 na ceste III/2184 Turč. Michal – Rakša, dĺžka 66 m;<br>• most na R3 v km 27,175 nad potokom, dĺžka 10 m;<br>• nadjazd v km 27,592 na ceste III/2174 Turč. Teplice (I/65) – Háj, dĺžka 66 m;<br>• most na R3 v km 29,570 nad potokom, dĺžka 15 m;<br>• most na R3 km 29,870 nad potokom, dĺžka 15m;<br>• most na R3 v km 30,600 nad okružnou križovatkou, dĺžka 200 m;<br>• mosty spolu: dĺžka 713 m. |
| Oporné múry: dĺžka 450 m |
| Zárubné múry: dĺžka 1 800 m |
| Protihlukové steny: dĺžka 5 880 m |
| Cestná kanalizácia rýchlostnej cesty R3: dĺžka 8 455 m |
| Úprava tokov: dĺžka 120 m |

**Zelený variant**

Začiatok trasy „zeleného“ variantu sa nachádza v rovnakom mieste ako v prípade modrého variantu, a teda južne od obce Mošovce v km 23,000 pripravovaného úseku rýchlostnej cesty R3 Rakovo-Mošovce variant „modrý A“.

V km cca 1,40 posudzovaného „zeleného“ variantu je navrhnutá mimoúrovňová križovatka zaisťujúca obsluhu Turčianskych Teplíc (MÚK Turčianske Teplice sever). Ďalej trasa pokračuje západným smerom, prechádza mierne členitejším územím, kríži potok Dolinka, cestu III/2176, železničnú trať č. 170 (Zvolen – Vrútky) a potok Teplica. Za križením pokračuje juhozápadným smerom, pričom sa vyhýba chránenej oblasti Chránený areál (ďalej len „CHA“) Diviacke kruhy, vyhýba sa priestoru Predného a Prostredného močiaru, Diviackeho háju a postupne obchádza Turčianske Teplice a Dolnú Štubňu zo západnej strany. Následne prechádza priestorom medzi Dolnom Štubňou a Novým Dvorom, kde opätovne kríži železničnú trať č. 170. V km 10,175 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka napojujúca cestu I/14 do Banskej Bystrice. Po mierne náročnom stúpaní sa napája na vybudovaný úsek rýchlostnej cesty R3 Horná Štubňa - obchvat.

V trase „zeleného“ variantu sú celkovo navrhnuté 3 mosty na rýchlostnej ceste a 5 mostov je vedených ponad rýchlostnú cestu. Menšie vodné toky sú preklenuté 4 priepustami. V trase sa nachádzajú 4 protihlukové steny v celkovej dĺžke 5 680 m a dve mimoúrovňové križovatky. Dĺžka „zeleného“ variantu je 11,347 km.

Ide o štvorpruhovú smerovo rozdelenú komunikáciu kategórie R 24,5/120. Základné parametre trasy zeleného variantu uvádza nasledujúca tabuľka:

| **„Zelený“ variant** |
|---|
| Dĺžka variantu je 11,347 km.<br>Začiatok úseku: km 0,000, koniec úseku: 11,347 km. |
| Križovatky:<br>• MÚK Mošovce;<br>• MÚK Horná Štubňa. |
| Preložky ciest:<br>• cesta III/2183 v km 5,534, dĺžka 357 m;<br>• poľná cesta v km 6,555, dĺžka 608 m;<br>• poľná cesta v km 7,420, dĺžka 286 m;<br>• preložky ciest spolu: dĺžka 1 251 m. |
| Zemné práce:<br>• výkopy: 353 948 $m^3$;<br>• násypy: 450 354 $m^3$. |
| Mosty:<br>• nadjazd v km 1,287, dĺžka 80 m;<br>• most na R3 v km 2,372 nad potokom Dolinka, dĺžka 16 m;<br>• most na R3 v km 2,800 nad komunikáciou III/2179, železnicou a potokom Teplica, dĺžka 458 m;<br>• nadjazd v km 5,534 na ceste III/2183 Turč. Teplice (Diviaky) – Dubové, dĺžka 115 m;<br>• nadjazd v km 6,555 na obslužnej komunikácii, dĺžka 110 m;<br>• nadjazd v km 7,420 na obslužnej komunikácii, dĺžka 70 m;<br>• most na R3 v km 9,400 nad komunikáciou a železnicou, dĺžka 280 m. |

| **„Zelený“ variant** |
|---|
| • nadjazd v km 10,175, dĺžka 80 m<br>• mosty spolu: dĺžka 1 209 m |
| Protihlukové steny: dĺžka 5680 m |
| Cestná kanalizácia rýchlostnej cesty R3: dĺžka 10 593 m |
| Úprava tokov: dĺžka 1 255 m |

**<u>Zelený variant, 2. úprava</u>**

Trasa „zeleného variantu 2. úprava“ je takmer totožná s trasou „zeleného“ variantu. Odlišnosti v porovnaní so zeleným variantom predstavujú:

- V km 1,752, kde rýchlostná cesta v pôvodnom „zelenom“ variante križuje bezmenný pravostranný prítok Dolinky priepustom, je priepust nahradený mostom;
- V km 3,600 a 3,800, kde trasa obchádza CHA Diviacke kruhy, sú v „zelenom variante, 2. úprava“ doplnené priepusty umožňujúce migráciu obojživelníkov;
- V oblasti Diviackeho hája v km cca 6,5 – 6,61 trasa pôvodného „zeleného“ variantu kopíruje priľahlý terén. V tomto mieste je v pôvodnom zelenom variante navrhnutý nadjazd pre poľnú cestu ponad rýchlostnú cestu R3. Uvedené technické riešenie pôvodného zeleného variantu neumožňuje migráciu zveri. V zelenom variante 2. úprava je v danom mieste technické riešenie navrhnuté naopak. Trasa rýchlostnej cesty v zelenom variante 2. úprava je vedená po moste, aby pod ním mohla na pôvodnom teréne migrovať zver. Vo vytvorenom priestore pod mostom je zároveň umiestnená aj poľná cesta;
- V km cca 6,6 – 8,8 je trasa rýchlostnej cesty „zeleného variantu, 2. úprava“ smerovo odklonená západne od jestvujúcej mokrade o cca 130 m;
- Od km cca 10,15 – 10,77 je trasa „zeleného variantu, 2. úprava“ z dôvodu umožnenia migrácie zveri v identifikovanom migračnom koridore „Šturec“ vedená na estakáde;
- Mimoúrovňové kríženie rýchlostnej cesty R3 v km 7,420 s ul. Jozefa Lettricha (nadjazd) bolo v zelenom variante, 2. úprava zrušené. Cesta zostane zaslepená bez možnosti prejazdu ponad rýchlostnú cestu;

V trase „zeleného variantu, 2. úprava“ je celkovo navrhnutých 6 mostov na rýchlostnej ceste a 1 nadjazd. Menšie vodné toky sú preklenuté 3 priepustami. V trase sa nachádzajú 4 protihlukové steny v celkovej dĺžke 5 760 m a dve mimoúrovňové križovatky. Dĺžka „zeleného variantu, 2. úprava“ je 11,4 km.

Ide o štvorpruhovú smerovo rozdelenú komunikáciu kategórie R 24,5/120. Základné parametre trasy zeleného variantu, 2. úprava uvádza nasledujúca tabuľka:

| **„Zelený variant, 2. úprava“** |
|---|
| Dĺžka variantu je 11,4 km.<br>Začiatok úseku: km 0,00, koniec úseku: 11,4 km. |
| Križovatky:<br>• MÚK Mošovce; |

| **„Zelený variant, 2. úprava“** |
|---|
| • MÚK Horná Štubňa. |
| Preložky ciest:<br>• cesta III/2183 v km 5,534, dĺžka 360 m;<br>• poľná cesta v km 6,555, dĺžka 400 m;<br>• preložky ciest spolu: dĺžka 760 m. |
| Zemné práce:<br>• výkopy: 641 190 $m^3$;<br>• násypy: 801 670 $m^3$. |
| Mosty:<br>• nadjazd v km 1,285, dĺžka 80 m;<br>• most na R3 v km 1,752 nad bezmenným pravostranným prítokom Dolinky, dĺžka 15 m;<br>• most na R3 v km 2,372 nad potokom Dolinka, dĺžka 16 m;<br>• most na R3 v km 2,55 – 3,01 nad komunikáciou III/2179, železnicou a potokom Teplica, dĺžka 461 m;<br>• nadjazd v km 5,534 na ceste III/2183 Turč. Teplice (Diviaky) – Dubové, dĺžka 115 m;<br>• most na R3 v km cca 6,5 – 6,61 nad obslužnou komunikáciou, dĺžka 112 m;<br>• most na R3 v km 9,25 – 9,55 nad komunikáciou a železnicou, dĺžka 280 m;<br>• most na R3 v km 10,15 – 10,77 nad migračným koridorom Šturec, dĺžka 620 m;<br>• mosty spolu: dĺžka 1 699 m. |
| Protihlukové steny: dĺžka 5 760 m |
| Cestná kanalizácia rýchlostnej cesty R3: dĺžka 9 491 m |
| Úprava tokov: dĺžka 1 255 m |

**Stavebné dvory (zriadenia staveniska), prístupové cesty**

Stavebné dvory sa osadia do miest mimoúrovňových križovatiek a miest, kde si to bude vyžadovať technológia výstavby, napr. v oblasti výstavby veľkých mostných objektov. Stavebné dvory je potrebné lokalizovať mimo plôch najkvalitnejších pôd, mimo chránených území, prvkov územného systému ekologickej stability (ďalej len „ÚSES“), vodných tokov a pod. Prístupové cesty k stavbe budú po existujúcej cestnej sieti, ktorú tvoria cesta I/65 a vybrané úseky cesty II/519 a ciest III. triedy, účelových, miestnych a poľných cestách. Vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie bude spracovaný projekt organizácie výstavby, v ktorom budú navrhnuté prístupy na stavbu, trasy staveniskovej dopravy.

**Cestná kanalizácia rýchlostnej cesty R3**

Vzhľadom na budovanie rýchlostnej cesty R3 ako smerovo rozdelenej komunikácie, je navrhovaná cestná kanalizácia zabezpečujúca odvedenie zrážkových vôd z plochy vozovky s ich prečistením pred vyústením do recipientov v odlučovačoch ropných látok. Odlučovače ropných látok (ďalej len „ORL“) budú navrhované ako plno prietokové. Vybraté budú také ORL, ktoré za dodržania prevádzkových parametrov, budú spĺňať limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia podľa Nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z. z.,

ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd (resp. iného predpisu platného v čase povoľovania navrhovanej činnosti).

**Úprava tokov**

Výstavba rýchlostnej cesty R3 si vyžiada aj zásah do jestvujúcich vodných tokov, bezmenných potokov a odvodňovacích jarkov. Vodné toky majú väčšinou neupravené a nespevnené korytá. Úprava potokov pozostáva z rozšírenia dna potoka, spevnenia svahov koryta z lomového kameňa a zo zaisťovacích betónových prahov.

## III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

### 1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) zaradená nasledovne:

**13. Doprava a telekomunikácie**

| Pol. Číslo | Činnosť, objekty a zriadenia | Prahové hodnoty | |
|---|---|---|---|
| | | Časť A (povinné hodnotenie) | Časť B (zisťovacie konanie) |
| 1. | Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov | bez limitu | |

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“), predložil dňa 12. 08. 2016 na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 22 zákona zámer na posúdenie podľa zákona. Podľa § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) sa dňom predloženia zámeru začalo konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Zámer bol navrhovaný v troch variantoch vrátane nulového variantu.

MŽP SR, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 správneho poriadku a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona upovedomilo listom č. 7251/2016-3.4/ml, 47720/2016 zo dňa 15. 08. 2016, že dňom doručenia zámeru začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

Dňa 06. 10. 2016 sa na MŽP SR uskutočnilo prerokovanie rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti (ďalej len „rozsah hodnotenia“) za prítomnosti zástupcov navrhovateľa, zástupcov obce Mošovce a mesta Turčianske Teplice, zástupcu Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“) a Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcie ochrany prírody a krajiny. Prerokované boli stanoviská doručené k zámeru a jednotlivé špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia, ktoré vyplývali z pripomienok

jednotlivých stanovísk. MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia č. 7251/2016-1.7/jm zo dňa 25. 10. 2016. Rozsah hodnotenia určil pre ďalšie hodnotenie okrem nulového variantu varianty uvedené v zámere. V rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti bolo zároveň stanovených 19 špecifických požiadaviek. Časový harmonogram nebol určený. Správu o hodnotení navrhovanej činnosti na základe rozsahu hodnotenia vypracovala spoločnosť ENVIGEO, a.s. Banská Bystrica podľa prílohy č. 11 zákona v máji 2019, vedúcou riešiteľského kolektívu bola RNDr. Anna Čičmancová.

## 2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ doručil na MŽP SR dňa 28. 05. 2019 podľa § 31 ods. 6 zákona správu o hodnotení navrhovanej činnosti.

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti je zverejnená aj na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:

https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r3-mosovce-horna-stubna

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola podľa § 33 ods.1 zákona dňa 04. 06. 2019 rozoslaná listom č. 8182/2019-1.7/ac, 29348/2019 na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu a dotknutej obci s upozornením, že písomné stanovisko k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 1 zákona je potrebné doručiť na adresu: Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava, najneskôr do 30 dní od jej doručenia.

Dotknutá obec do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 33 ods. 1 zákona alebo všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia podľa § 33 ods. 3 tohto zákona informuje o doručení správy o hodnotení navrhovanej činnosti verejnosť a zároveň zverejní všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámi, kde a kedy možno do správy o hodnotení navrhovanej činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie, zároveň uvedie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označí miesto, kde sa môžu podávať.

Verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení navrhovanej činnosti najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods. 1 zákona na adresu: Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava.

Informácia o doručení správy o hodnotení navrhovanej činnosti bola zverejnená v zákonom stanovenej lehote na úradnej tabuli a na webovom sídle mesta Turčianske Teplice dňa 18.6.2019, obce Háj dňa 25.6.2019, obce Mošovce dňa 18.6.2019 a obce Rakša dňa 17.6.2019.

Dotknutá obec podľa § 34 ods. 2 zákona má zabezpečiť do uplynutia doby vystavenia všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia po dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Súčasne bola dotknutá obec upozornená, že termín a miesto verejného prerokovania je dotknutá obec povinná, podľa § 34 ods. 3 zákona, oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním.

## 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Mesto Turčianske Teplice, obce Háj, Mošovce a Rakša v spolupráci s navrhovateľom informovali verejnosť o konaní spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti (dátum, miesto konania, čas) vyvesením pozvánky na úradnej tabuli a oznamom zverejneným dňa 1.7.2019 na webovom sídle mesta Turčianske Teplice, obcí Háj, Mošovce a Rakša. Oznámenie o konaní spoločného verejného prerokovania bolo zverejnené aj na internetovej stránke Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:

https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r3-mosovce-horna-stubna.

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zvolané v zmysle podľa § 34 ods. 2 zákona pozvánkou navrhovateľa č. 6255/62832/30701/2019 zo dňa 26. 06. 2019.

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa konalo dňa 17. 07. 2019 v sále kultúrneho domu v budove Mestského Úradu Turčianske Teplice.

Dotknuté obce: Mesto Turčianske Teplice, obce Háj, Mošovce a Rakša.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny, ktorá je súčasťou záznamu.

Na spoločnom verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti sa zúčastnilo, okrem zástupcov navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti, podľa prezenčnej listiny spolu 37 prítomných.

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti otvoril a prítomných privítal Ing. Vojtek z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej len „zástupca navrhovateľa“). Následne predstavil prítomných zástupcov navrhovateľa, a.s. a zástupcov spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti zo spoločnosti ENVIGEO, a.s.

Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa) informoval prítomných o organizačných pokynoch a programe verejného prerokovania. Následne spomenul závery z verejného prerokovania navrhovanej činnosti z Turčianskych Teplíc z roku 2010. Potom predstavil aktuálne technické riešenie všetkých posudzovaných variantov rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa (*modrý, zelený, zelený - 2. úprava*)

Nadväzne RNDr. Čičmancová (ENVIGEO a.s.), ako hlavná riešiteľka správy o hodnotení navrhovanej činnosti, informovala verejnosť o procese posudzovania vplyvov na životné prostredie. Popísala vplyvy na obyvateľstvo, faunu, flóru, horninové prostredie, vodné pomery, pôdu. Tiež prezentovala výsledky hlukovej štúdie, emisnej štúdie a hydrogeologického posúdenia. V závere vysvetlila spôsob určenia optimálneho variantu.

Po skončení prezentácie RNDr. Čičmancovej (ENVIGEO a.s.) Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa) otvoril diskusiu a dal priestor pre vyjadrenia prítomnej verejnosti.

Diskusia mala nasledovný priebeh:

*Vetrák Pavol (Kúpele Turčianske Teplice)*

„Chcem sa spýtať, či boli zahrnuté do posúdenia liečivých minerálnych termálnych vôd, aj zdroje HM2 a TTS1, ktoré sú v časti zelenej varianty a aký bol zistený vplyv. Zároveň mám pripomienku, rozsah výverovej časti je väčší ako 40x100 m, ako je uvedené v posúdení. S prihliadnutím na vzdialenosť mestského kúpaliska, kde je TDK1, a zdroje kúpeľov, ktoré sú v juhovýchodnej časti. K tejto pripomienke dajú Kúpele písomné vyjadrenie.“

*RNDr. Masiar (ENVIGEO a.s.)*

„Áno tieto vrty HM2 a TTS1 boli posúdené. Ide o vrty pri rybnom hospodárstve pri Diviackych hájoch. Tieto dva vrty sú veľmi hlboké, vzdialené západne od Turčiansko – Teplickej kryhy. V oblasti rybnej farmy, hrúbka neogénneho súvrstvia je niekoľko 100 m. Vzhľadom na veľkú hrúbku neogénneho ílovitého súvrstvia, nie je žiadny vplyv na akumulačnú oblasť termálnych vôd. Vrty boli robené až do podložia Turčianskej kotliny, čo sa robilo v rámci hydrogeologického prieskumu pre vytýčenie ochranných pásiem Turčianskych Teplíc v 80-tych rokoch. V správe o hodnotení bol uvažovaný vplyv na tieto vrty v tabuľkových aj textových častiach, pričom sa uvádzajú aj parametre týchto vrtov. Predmetné vrty sú v súčasnosti využívané pre potreby rybnej farmy. V správe o hodnotení boli posudzované všetky vrty, ktoré sa robili v rámci vyhľadávacieho prieskumu, ktorý vykonala firma INGEO Žilina, pod vedením RNDr. Pirmana a RNDr. Potyša. Tiež sme zobrali všetky najnovšie údaje, ktoré boli vyhodnotené v správe RNDr. Hanzela a RNDr. Vranu z Geologického ústavu Dionýza Štúra, z obdobia novej etapy geologického prieskumu pre upresnenie ochranných pásiem tak, ako sú vyhlásené súčasnou platnou vyhláškou.“

*Ing. Peter Turčány (poslanec za mestskú časť Diviaky)*

„Chcem sa opýtať, či toto posudzovanie EIA je na plný profil rýchlostnej cesty a či sa potom aj plánuje realizácia rýchlostnej cesty na plný profil. Tiež sa chcem spýtať, či pri mimoúrovňových križovaniach je uvažované aj s pásom pre cyklistov (cyklochodníkmi), napr. smerom na Dubové pri tom zelenom variante, alebo smerom na Rakšu a Háj pri tom modrom variante.“

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Áno, pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie bolo uvažované s výstavbou rýchlostnej cesty R3 v plnom profile. To či aj bude predmetný úsek rýchlostnej cesty R3 postavený v plnom profile alebo nie, bude predmetom vyššieho stupňa projektovej dokumentácie. Pri vyšších stupňoch projektovej dokumentácie sa prihliada na aktuálne a výhľadové intenzity dopravy, čo sa následne prepočítava na spoločenský prínos investície, resp. či tie intenzity sú také, aby bola cesta postavená v plnom profile, alebo bude postačovať polovičný profil. Teraz v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie uvažujeme s výstavbou plného profilu čo predstavuje akoby najnepriaznivejší stav pre životné prostredie.“

*RNDr. Čičmancová (ENVIGEO a.s.)*

„Ešte k tej druhej časti otázky ohľadne cyklochodníkov. Spracovanie správy o hodnotení vychádzalo z úrovne Technickej štúdie, ktorá definuje smerové a výškové vedenie trasy a tiež základné technické riešenie (mosty, múry, násypy). Technické štúdie sa nezaoberajú detailnými technickými riešeniami, akoby si to vyžadovalo riešenie cyklochodníkov. Všetky križovania s miestnymi komunikáciami a poľnými cestami sú riešené buď vybudovaním nadjazdov ponad rýchlostnú cestu alebo mostami na rýchlostnej ceste, kedy tá pôvodná komunikácia je vedená popod most na rýchlostnej ceste. V rámci správy o hodnotení je zmienka, že súčasné cyklotrasy zostanú zachované.“

*Ing. Vojtek (zástupca navrhovateľa)*

„Sme v štádiu správy o hodnotení, kde predovšetkým vyberáme koridor, buď modrý alebo zelený. Na základe vybratého koridoru sa bude pokračovať v investičnej príprave. V rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie sa budú detailnejšie riešiť križovania poľných ciest, ciest II. a III. triedy, prípadne cyklochodníkov, čo bude predmetom vyjadrení všetkých

dotknutých orgánov, či už v procese územného konania pred vydaním územného rozhodnutia alebo v procese stavebného konania pred vydaním staveného povolenia."

*Dušan Gabriel (poslanec za miestnu časť Dolná Štubňa)*

„Chcem sa opýtať, či v prípade zeleného variantu, 2. úprava bude zachovaná rovnaká komfortnosť dopravného napojenia Dolnej Štubne ako v prípade pôvodného neupraveného zeleného variantu. Tiež sa chcem spýtať, či migrácia zveri naozaj prebieha v priestore pred motorestom Šturec. Nakoľko tu žijem dlhé roky, myslím si, že zver migruje najviac v priestore medzi motorestom Šturec a Hornou Štubňou. Zároveň sa chcem ešte spýtať či výstavbou rýchlostnej cesty v zelenom variante nedôjde k ovplyvneniu podzemnej pitnej vody v lokalite Nový dvor, kde sa okrem agrokombinátu nachádzajú aj domy trvale obývané ľuďmi, pričom v tejto lokalite nie je vybudovaný verejný vodovod a ľudia tam žijúci sú odkázaní na vodu zo studní".

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Komfortnosť dopravného napojenia Dolnej Štubne bude v prípade upraveného zeleného variantu rovnaká ako pri pôvodnom zelenom variante. Pri upravenom zelenom variante bude za motorestom Šturec na ceste I/65 vybudovaná okružná križovatka. Jedna vetva bude slúžiť pre príjazd a výjazd na rýchlostnú cestu. Z okružnej križovatky sa bude tiež dať odbočiť smerom na juh (na Kremnicu) po ceste I/65. Bude sa dať odbočiť aj smerom na sever (na Turčianske Teplice), tiež po ceste I/65. Súčasná križovatka v odbočení na horský prechod Šturec (pri motoreste), bude zachovaná, vykonané budú na nej len drobné stavebné úpravy. Rovnako to bude aj s križovatkou pri benzínovej pumpe smerom na Dolnú Štubňu. Aj tu budú vykonané len nevyhnutné drobné stavebné úpravy. Jej umiestnenie a dopravné funkcie zostanú nedotknuté.

Čo sa týka migrácie zveri a migračného koridoru, môžeme si teraz pozrieť fotodokumentáciu z terénneho prieskumu migrácie zveri. Na tejto snímke zo zimného obdobia, kde sa sledovali stopy zveri v snehu, máme možnosť vidieť vľavo časť motorestu Šturec. V pozadí vľavo je tiež vidieť vysielač pri motoreste. Táto druhá snímka, ktorú Vám prezentujem je z jarného obdobia, kedy spracovatelia terénneho prieskumu zachytili pár vlka dravého. Snímka je z protiľahlej strany a v pozadí je vidieť porasty brehu rieky Teplica. Čiže, na základe takýchto a teda aj iných podkladov bolo zistené že migračný koridor sa nachádza medzi Dolnou Štubňou a motorestom, čomu bolo následne prispôsobené technické riešenie upraveného zeleného variantu. Tento migračný priestor, ktorým prechádza rýchlostná cesta v zelenom variante - 2. úprava, bude vedený na moste dĺžky cca 600 m a zver bude potom môcť migrovať popod tento most."

*RNDr. Masiar (ENVIGEO a.s.)*

„Agrofarma Turiec má dva vodné zdroje, vrt HV1 a HV2. Ide o vrty vybudované v 80-tych rokoch pre bývalú farmu hovädzieho dobytka. Počas posudzovania vplyvov na životné prostredie boli zohľadnené aj tieto zdroje podzemnej vody. Z hľadiska výstavby sa nepredpokladá ich ovplyvnenie najmä v dôsledku veľkej vzdialenosti od rýchlostnej cesty. Z pohľadu prevádzky rýchlostnej cesty však počas posudzovania bolo zistené, že nie je vhodné aby dažďová voda z povrchového odtoku vozovky bola v úseku okolo agrogfarmy vypúšťaná do podzemných vôd. Preto bolo v tejto súvislosti navrhnuté opatrenie - zachytávať vodu v povrchového odtoku vozovky v úseku zelených variantov prechádzajúcich okolo agrofarmy a odvádzať ju mimo toto územie. Následne bude táto zachytená voda prečistená a odvedená do najbližšieho recipientu, t.j. povrchového vodného toku. Cieľom je, aby tieto vody neprenikali

do smeru prúdenia podzemných vôd. Horninové prostredie v okolí agrofarmy je tvorené tufitickými ílmi a ílovcami zasahujúcimi z Kremnických vrchov, ktoré nie sú celkom priepustné, ale podzemná voda sa nich nachádza, pričom z tohto prostredia je odoberaná podzemná voda."

*Obyvateľ Turčianskych Teplíc*

„Pri výbere variantov bolo zvolené multikriteriálne hodnotenie, pričom súčasný stav (nulový variant) dosiahol prakticky rovnaké ohodnotenie ako preferovaný zelený variant. Prečo sa teda posudzujú len modrý a zelený variant, keď v súčasnosti je už zrekonštruovaná cesta I/65, ktorá bude vyhovovať najbližších 25 – 30 rokov. Má preto v súčasnosti zmysel zaoberať sa rýchlostnou cestou?"

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„V súčasnosti má zmysel zaoberať sa rýchlostnou cestou najmä z pohľadu vízie do budúcnosti, aby sme všetci vedeli, že keď bude potreba rýchlostnej cesty, tak kadiaľ bude vedená. Cieľom súčasného snaženia je poznať koridor pre rýchlostnú cestu aj napriek tomu, že predmetný úsek sa nebude realizovať v najbližších rokoch. Keď bude známe umiestnenie rýchlostnej cesty, napomáha to navrhovateľovi, úradom, mestu a v konečnom dôsledku aj občanom v tom zmysle, že každý bude vedieť, že toto územie je do budúcna uvažované (vyhradené, resp. rezervované) pre rýchlostnú cestu.

Čo sa týka tej prvej časti otázky, ohľadne súčasného stavu, tým že vstupujeme do neznámeho územia, musí byť toto územie na začiatku zmapované a ohodnotené. Od toho sa potom odvíja samotné riešenie projektu a dá sa potom určiť (resp. porovnať) či projekt prispeje k zlepšeniu alebo k zhoršeniu toho pôvodného stavu."

*Ing. Vojtek (zástupca navrhovateľa)*

„Cieľom je určiť koridor. Z procesného hľadiska, po tomto verejnom prerokovaní, Ministerstvo životného prostredia vydá tzv. Záverečné stanovisko pre jeden z predstavených variantov. Výsledný variant sa potom premietne aj do územných plánov, na základe ktorých si potom mestá a obce plánujú funkčné využitie svojho územia. Tzn. kde budú umiestnené rekreačné lokality, kde bude umiestnený priemysel a ktoré lokality budú určené na bývanie. Potreba výstavby bude preukázaná dopravnými intenzitami a nákladovo – výnosovými analýzami v neskorších štádiách prípravy rýchlostnej cesty."

*Pavel Petránek, (obyvateľ mesta)*

„Trasovanie R3 z juhu na sever je už dané, že to pôjde cez Turiec, alebo to pôjde cez Donovaly ?"

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Trasovanie rýchlostnej cesty R3 je dané prílohou č. 2 Cestného zákona, kde sa definuje sieť diaľnic a rýchlostných ciest, pričom R3 je určená cez Turčiansku kotlinu."

*Štefan Hudák, (obyvateľ Turčianskych Teplíc)*

„V roku 2040 bude daný do prevádzky úsek okolo Turčianskych Teplíc alebo celá trasa R3 od Žiaru nad Hronom po Martin ?"

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Rok 2040 predstavuje veľmi vzdialenú budúcnosť a preto Vám dnes neviem povedať, koľko sa toho stihne do roku 2040 urobiť. Musím však povedať, že proces prípravy dopravnej stavby je veľmi náročný, spojený s riešením nespočetného množstva problémov a získaním mnohých povolení. V súčasnosti v tomto momente hľadáme trasu a s prihliadnutím na spomínanú náročnosť prípravy nevieme povedať, koľko problémov bude sprevádzať prípravu tejto rýchlostnej cesty a teda v dôsledku toho nevieme určiť záväzný termín."

*Dušan Vojtek, (poslanec mestského zastupiteľstva)*

„Chcem reagovať na pripomienku jedného z našich občanov. Mrzí ma, že ako dlhoročný obyvateľ mesta, nepozná situáciu, ktorú mesto vyvíja už roky nato, aby odbremenilo obyvateľov od záťaže automobilov. Mesto prijalo uznesenia, v ktorých súhlasí s variantmi mimo exitujúcu cestu I/65. Myslím si, že zelený variant je ideálny pre mesto Turčianske Teplice a pre všetkých, či pre ľudí, zvieratá, prírodu, kde úsilím navrhovateľa sa budovanie R3 posúva vpred. V roku 2009 prebehla petícia, v ktorej sa vyjadrilo okolo 1 000 ľudí, aby sa nebudovala R3 cez miestnu časť Diviaky."

*Marta Máliková (poslankyňa mestského zastupiteľstva, miestna časť Horné a Dolné Rakovce)*

„Súhlasím s poslancom p. Vojtekom. V roku 2009 sme bojovali proti tomu, aby cesta R3 bola v trase I/65. Každé mesto alebo obec sa snaží mať obchvat a myslím si, že obchvat by sme mali mať aj my a že si ho zaslúžime. Najlepšia alternatíva je zelená, 2. úprava."

*Miloš Hulej (občan Turčianskych Teplíc)*

„Kedy sa konečne dozvieme, či ten zelený variant 2 pôjde a kedy. Pri modrej variante vlastníme pozemky, ktoré sme kúpili na podnikateľské zámery, pričom sme tam investovali nemalé finančné prostriedky. Bohužiaľ, úrady nám tam nedovolia nič robiť, lebo tadiaľ má ísť R3."

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Ja Vám dnes v tomto okamihu neviem povedať, ktorý variant bude vybratý. Vychádzame v ústrety verejnosti, ktorá v roku 2010 požadovala preštudovať aj možnosť západného obídenia mesta. Preto dnes predstavujeme požadovaný variant zelený, ktorý je vedený zo západnej strany a variant modrý, ktorý vychádza z minulosti predstavených variantov vedených z východnej strany. Je na verejnosti a na výsledkoch posudzovania, ktorý variant bude vybratý. Ako tak vnímam atmosféru dnešného verejného prerokovania, vychádza mi, že tu prítomná verejnosť sa prikláňa za zelený variant 2. úprava. Výsledky posudzovania sú tiež v prospech zelenej varianty 2. úprava, aj keď má určité negatívne vplyvy. Treba však poznamenať, že negatívny vplyv je vždy pri akejkoľvek činnosti, no v prípade zeleného variantu 2. úprava sú tieto negatívne vplyvy ešte prijateľné.

Aj napriek tomu, že dnes je to v prospech zeleného variantu 2. úprava, konečný verdikt bude daný Ministerstvom životného prostredia, ktoré vyhodnotí vypracovanie správy o hodnotení, vyhodnotí záznam z dnešného verejného prerokovania, vyhodnotí pripomienky úradov, verejnosti a orgánov štátnej správy a na základe toho všetkého vydá Záverečné stanovisko. Vydanie Záverečného stanoviska predpokladám niekedy na jar budúceho roka. Záverečné stanovisko uzatvára proces posudzovania vplyvov na životné prostredie a určuje, ktorý z posudzovaných variantov je najvhodnejší. Výsledný variant určený záverečným stanoviskom potom bude pre verejnosť a navrhovateľa znamenať, kadiaľ bude rýchlostná cesta R3 vedená."

*Miloš Hulej (občan Turčianskych Teplíc)*

„Ďakujem, aj podľa môjho názoru je zelený variant, 2. úprava najvhodnejší a tým pádom sa potom dozvieme, či s tými pozemkami môžeme niečo robiť."

*Eva Gajdicová, (starostka obce Rakša)*

„Chcem povedať aj za obyvateľov Rakše, že pre nás by bol najvhodnejší zelený variant. Hovoríte, že každý variant bude mať vplyv na obyvateľov, zvieratá, vody, pôdy, atď. Myslím si však, že v prvom rade treba chrániť ľudí. Našu obec z východnej strany obklopuje bývalý kameňolom a v prípade modrého variantu, bude obec Rakša obklopená aj zo západnej strany protihlukovou stenou rýchlostnej cesty. Obidve tieto skutočnosti negatívne ovplyvnia kvalitu života občanov obce. Prosím Vás, vyberte zelenú variantu. Ďakujem."

*Dušan Gabriel (poslanec za miestnu časť Dolná Štubňa)*

„Aj podľa môjho názoru je najvhodnejšie vedenie v zelenom variante. Modrý zasahuje do ochranného pásma Veľkej Fatry. Je tam aj ten pamätník. Zelený variant je vedený ďalej od ľudí a má vytvorené aj prechody pre zvieratá."

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Ďakujem, teší nás, že spoločne vieme nájsť riešenie, ktoré vyhovuje všetkým a som rád, že to má pochopenie aj na vašej strane."

*Pavel Petránek, (obyvateľ mesta)*

„Tiež sa chcem pripojiť k zelenému variantu, aj keď mňa ako poľnohospodára mrzí tá zaberaná poľnohospodárska pôda. Myslím si, že modrý variant ide príliš blízko obydlí, najmä v priestore pamätníka. Preto som za zelený variant, 2. úprava."

*Ing. Vojtek (zástupca navrhovateľa)*

„Súhlasím s Vami. Len doplním, že žiadna cesta nie je ideálna nielen na Slovensku, ale ani na celom svete. Vždy budú negatíva, pričom hľadáme tie najmenšie negatíva."

*Ing. Elena Krajčová (starostka obce Mošovce)*

„Obec Mošovce nie je až tak výrazne dotknutá týmto úsekom rýchlostnej cesty, ale ak sa môžem vyjadriť, tak modrý variant ide vo veľkej miere v ochrannom pásme národného parku. V dnešnej dobe v národnom parku nemôže nikto nič budovať, preto si neviem predstaviť, že by tadiaľ išla rýchlostná cesta. Chápem aj mesto Turčianske Teplice, kde modrý variant je veľmi blízko a nevidím ho ako vhodné riešenie. Pevne verím, že tento štát nebude dávať na prvé miesto financie a že bude pozerať na obyvateľstvo, na prírodu, zvieratá a schváli zelený variant, 2. úprava."

*Mgr. Igor Hus (primátor mesta Turčianske Teplice)*

„Komunikácia s navrhovateľom a príslušnými orgánmi od mesta prebieha už od roku 2009. Rokovaní bolo viacero a určite ešte nie sú uzavreté všetky tie veci, ktoré nás čakajú. Naše stanoviská boli jasné aj pri posudzovaní. Či to bol môj predchodca, či to bolo nové zastupiteľstvo, alebo je to terajšia situácia. V stanoviskách ideme stále tou líniou, v ktorej sme sa prakticky zhodli. My sme k tomu pristúpili aj pristúpime s tým, aby sme tie varianty dali tak, ako majú ísť, naše stanoviská máte. Chcem sa opýtať, ako je to s posudzovaním iných lokalít napríklad Martin – Príbovce, doprava kolabuje aj medzi Hornou Štubňou a Kremnicou."

*Ing. Vojtek (zástupca navrhovateľa)*

„Nasledujúci úsek Horná Štubňa – Ráztočno je predmetom Technických štúdií a potom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Pre úsek Martin – Rakovo máme spracovaný zámer a budeme takisto robiť Správu o hodnotení. V úseku Rakovo – Mošovce súčasná cesta I/65 vyhovuje podmienkam rýchlostnej cesty. V tejto problematike komunikujeme s ministerstvom, či je vhodné robiť 2 dopravné koridory. Uvažujeme, že tento úsek by bol vedený v jednom koridore, pričom okolité obce by boli poprepájané obslužnými komunikáciami."

*Ing. Kubiš (zástupca navrhovateľa)*

„Vážené dámy, vážení páni, ak dovolíte, na záver verejného prerokovania by som zhrnul, že z dnešnej verejnej diskusie vyplýva, že prítomná verejnosť sa prikláňa k zelenému variantu, 2. úprava. Zároveň chcem požiadať, aby zástupcovia dotknutých obcí a mesta poslali svoje písomné stanoviská na Ministerstvo životného prostredia. Rovnako tak môže urobiť aj verejnosť, najneskôr do konca tohto týždňa. Ďalší postup bude taký, že Ministerstvo životného prostredia určí spracovateľa Odborného posudku, ktorý vyhodnotí úplnosť správy o hodnotení, doručené stanoviská, použité metódy hodnotenia, a navrhnuté opatrenia. Následne, Ministerstvo životného prostredia vydá záverečné stanovisko, v ktorom bude určené, ktorý variant sa vyberá pre pokračovanie investičnej prípravy rýchlostnej cesty R3 v úseku Mošovce – Horná Štubňa."

Dotknutá obec v spolupráci s navrhovateľom vyhotovila záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol MŽP SR doručený spolu s prezenčnou listinou dňa 01. 08. 2019.

## 4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

Do doby vypracovania záverečného stanoviska boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská k navrhovanej činnosti:

***Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Zvolen*** *(list č. 20193/2019/ÚVHR/54196 zo dňa 01. 07. 2019)*

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar hlavného hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Zvolen (ďalej len „MDV SR") ako príslušný orgán vydáva toto záväzné stanovisko:

MDV SR s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti súhlasí.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.*

***Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií (****list č. 20356/2019/SCDPK/50197 zo dňa 01. 07. 2019)*

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti neuplatňuje zásadné pripomienky a súhlasí s odporúčaním spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti realizovať rýchlostnú cestu R3 vo variante zelenom, 2. úprava.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko povoľujúcého orgánu na vedomie.*

***Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky****, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 800/2019-6.3 zo dňa 24. 07. 2019)*

Sekcia považuje špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, ktoré sa týkajú záujmov ochrany prírody a krajiny, za splnené. Súhlasí so závermi predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti a za optimálny variant považuje zelený variant, 2. úprava.

Požaduje dodržať zmierňujúce opatrenia uvedené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti (kapitola č. C.IV) a v primeranom posúdení (kapitola č. 8). Trvanie monitoringu 1 rok po skončení stavby považuje za nedostatočné, čas monitoringu požaduje predĺžiť na minimálne 3-5 rokov.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie a jeho podmienky primerane zahrnulo do opatrení a podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

***Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky**, Sekcia geológie prírodných zdrojov (list č. 32950/2019 zo dňa 21. 06. 2019)*

Odbor štátnej geologickej správy nemá k správe o hodnotení navrhovanej činnosti žiadne pripomienky.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.*

***Mesto Turčianske Teplice** (list č. 577-2053-2019 zo dňa 17. 07. 2019)*

Mesto Turčianske Teplice súhlasí s výstavbou rýchlostnej cesty R3, pričom odporúča variant, ktorý bude mať najmenší negatívny zásah na životné prostredie. Zelený variant 2. úprava ktorý prechádza západnou stranou od mesta Turčianske Teplice, odporúča ako najvhodnejší, keďže nezasahuje do zastavaného územia mesta a ktorý dosiahol najlepšie hodnotenie z pohľadu vplyvov na prírodné prostredie.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu zeleného, 2. úprava vyhovelo požiadavke dotknutej obce.*

***Obec Mošovce** (list č. 2094/159/2019 zo dňa 18. 07. 2019)*

Obec Mošovce sa stotožňuje so „zeleným variantom, 2. úprava“ vzhľadom k tomu, že zo všetkých hodnotených získal najpriaznivejšie bodové hodnotenie z pohľadu vplyvov na životné prostredie.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu zeleného, 2. úprava vyhovelo požiadavke dotknutej obce.*

***Obec Rakša** (list č. 59/2019 zo dňa 18. 07. 2019)*

Po preštudovaní materiálov navrhovanej rýchlostnej cesty R3 dala týmto zámerom dotknutá obec Rakša stanovisko, ktoré vyjadruje plne názor všetkých občanov obce, ktorí preferujú zelený variant.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutej obce na vedomie. Odsúhlasením variantu zeleného, 2. úprava vyhovelo požiadavke dotknutej obce.*

***Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel** (list č. S10128-2019-IKŽ-3 zo dňa 15. 07. 2019)*

Navrhované varianty prechádzajú ochranným pásmom II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach; modrý v dĺžke približne 3,35 km a oba varianty zelené približne v dĺžke 4,9 km. Z analýzy uvedenej v Správe o hodnotení navrhovanej činnosti vyplýva, že trasa rýchlostnej cesty je v modrom i zelených variantoch vedená v bezpečnej

vzdialenosti od výverovej oblasti - v modrom variante 800 m a v zelených variantoch 900 m v najužšej vzdialenosti.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel odporúča a súhlasí s trasovaním rýchlostnej cesty v zelených variantoch.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.*

***Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu*** *(list č. ÚSMŠ-23-30/2019 zo dňa 03. 07. 2019)*

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti nemá z hľadiska vplyvov na životné prostredie žiadne pripomienky. Z hľadiska záujmov obrany štátu žiada dodržať ďalšie nasledovné podmienky:

- Pri realizácii stavby zabezpečiť prejazdnosť/obslužnosť:
  - komunikácie I/65 v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m,
  - železničnej trate č. 170 (Vrútky-Zvolen) zelený variant v zasiahnutom úseku stavby, alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí.
- Spracovať plán organizácie dopravy počas pripravovanej realizácie s obmedzeniami v úsekoch záberu stavby;
- V prípade dopravných obmedzení na komunikáciách zasiahnutých záberom stavby postupovať v súlade so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a Vyhláškou Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon);
- Začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť Národnému centru vojenskej dopravy ozbrojených síl Slovenskej republiky.

*Vyjadrenie MŽP SR: Uvedené požiadavky z hľadiska obrany štátu sú zohľadnené v kapitole VI.3 tohto záverečného stanviska a budú podrobnejšie rozpracované v ďalšom stupni povoľovacieho konania.*

***Okresný úrad Turčianske Teplice, odbor starostlivosti o životné prostredie*** *(list č. OU-TR-OSZP-2019/000470-002 Ku zo dňa 11. 07. 2019)*

Okresný úrad Turčianske Teplice, odbor starostlivosti o životné prostredie vydal k správe o hodnotení navrhovanej činnosti spoločné stanovisko za jednotlivé zložky životného prostredia:

*Úsek ochrany prírody a krajiny* - v zmysle § 23 ods. 4 zákona a podľa § 9 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a odborného stanoviska ŠOP SR Banská Bystrica vydáva stanovisko:

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti je dostatočná, činnosť je prijateľná pri realizácii „zeleného variantu, 2. úprava“ tak, ako je uvedené aj v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, nakoľko žiadne z dotknutých území sústavy Natura 2000 nebude významne ovplyvnené. Pri ostatných variantoch sú významné vplyvy:

- „modrý“ variant: prioritný biotop lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), biotop vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430) v Území európskeho významu (ďalej len „ÚEV“) Žarnovica, na vlka dravého v

ÚEV Veľká Fatra a na výra skalného v Chránenom vtáčom území (ďalej len „CHVÚ“) Veľká Fatra;

- „zelený“ variant: významné vplyvy „zeleného“ variantu na vlka dravého v ÚEV Veľká Fatra;

Z odporúčaní a podmienok pri realizácii navrhovanej činnosti (opatrenia) doplnil nasledovné:

1. Dĺžku mostov resp. rozpätie pilierov riešiť tak, aby sa minimalizovali zásahy do brehových porastov, nedošlo k zničeniu alebo poškodeniu cenných biotopov na nivách tokov a bol vytvorený dostatočný priestor pre migráciu živočíchov;
2. Uprednostniť premostenie terénnych depresií a priekop pred ich zasypaním, z dôvodu umožnenia migrácie voľne žijúcich živočíchov na viacerých miestach telesa komunikácie;
3. Pri úpravách vodných tokov ponechať prirodzené koryto toku, úpravy brehov vykonať v najnutnejšej miere;
4. Nevytvárať medziskládky v územiach s výskytom biotopov európskeho a národného významu, nezasypávať nimi mokraďové lokality a brehy vodných tokov;
5. Čo najšetrnejšie pristupovať k prírodnému prostrediu, v prípade z hľadiska stavebných prác problematického výskytu chránených druhov živočíchov, kontaktovať Správu NP Veľká Fatra;
6. Materiál potrebný k tvorbe telesa cesty, najmä zeminu nebrať z území s výskytom chránených druhov rastlín a živočíchov, biotopov európskeho a národného významu, chránených území.

*Úsek štátnej vodnej správy*

Predložená správa o hodnotení navrhovanej činnosti rieši stavbu vo variantoch: modrý variant, zelený variant a zelený variant, 2. úprava. Na základe vypracovanej analýzy Rýchlostná cesta R3 Mošovce – Horná Štubňa, Hydrogeologické posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R3 na režim a kvalitu podzemných vôd, spoločnosťou ENVIGEO, a. s., Kynceľová 2, 974 11 Banská Bystrica 1, v decembri 2018 odporúča a súhlasí s trasovaním rýchlostnej cesty v zelených variantoch.

*Úsek ochrany ovzdušia*

V zmysle Rozptylových štúdií, ktoré tvoria prílohu správy o hodnotení navrhovanej činnosti, boli podľa výskytu maximálnych hodnôt koncentrácie CO, $NO_2$, benzénu a PM10 porovnané dopravné varianty : modrý, zelený a zelený, 2. úprava. Ako priaznivejšie trasy vychádzajú trasy zelených“ variantov. Koncentrácia znečisťujúcich látok v okolí „zeleného variantu, 2. úprava“ je vo vybraných kontrolných bodoch mierne nižšia než v okolí pôvodného „zeleného“ variantu v dôsledku toho, že vzdialenosť upravenej trasy k vybraným bodom je väčšia. Z uvedeného dôvodu sa v tomto štádiu z pohľadu ochrany ovzdušia javí ako najvhodnejší variant zelený, 2. úprava.

*Úsek odpadového hospodárstva*

Podľa § 104 a § 108 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov úsek odpadového hospodárstva nemá k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti pripomienky.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie a jeho podmienky primerane zahrnulo do opatrení a podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

***Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor krízového riadenia*** *(list č. OU-TR-OKR-2019/000511-003 zo dňa 16. 07. 2019)*

Okresný úrad Turčianske Teplice, odbor krízového riadenia ako dotknutý orgán vydal stanovisko o potrebe vybudovania premenlivého dopravného značenia (LED) pre usmerňovanie a riadenie dopravy na pozemných komunikáciách na predmetnom úseku rýchlostnej cesty R3 Mošovce-Horná Štubňa na ceste I/65 pred križovatkou (pred ČSPH Slovnaft). Na zachovanie bezpečnosti navrhuje realizovať nasledovné opatrenia:

- Zabezpečiť vybudovanie premenlivého dopravného značenia (LED) pre usmerňovanie a riadenie dopravy na pozemných komunikáciách - informovanie vodičov prichádzajúcich na horský prechod Šturec a Kremnické bane v reálnom čase o použití zimných reťazí alebo o uzavretí horských prechodov. Umiestniť značenie pred križovatkou ciest I/65 a I/14, smer Turčianske Teplice – Banská Bystrica;
- Zabezpečiť vybudovanie odstavných plôch hlavne pre kamióny v prípade uzatvorenia horských prechodov, respektíve pripraviť spôsob plynulého odklonenia nákladnej dopravy.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie a jeho podmienky primerane zahrnulo do opatrení a podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

***Regionálny úrad verejného zdravotníctva Martin*** *(list č. HŽP2019/01333 zo dňa 03. 07. 2019)*

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti uvádza vo svojom stanovisku tieto pripomienky:

- Vykonať kontrolu účinnosti navrhovaných a následne realizovaných protihlukových opatrení s následným adekvátnym zhodnotením účinnosti týchto opatrení vzhľadom k aktuálne platnej legislatíve v oblasti verejného zdravotníctva. V prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku, resp. ak sa počas prevádzky predmetnej stavby vyskytnú oblasti s možným prekročením prípustných hodnôt hluku, navrhovateľ bezodkladne zabezpečí návrh účinných protihlukových opatrení, ktoré predloží na príslušný Regionálny úrad verejného zdravotníctva s následnou realizáciou účinných protihlukových opatrení.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie. Podmienky vyplývajú z dodržania všeobecne platných záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia, ktoré je navrhovateľ viazaný dodržať pri výstavbe aj prevádzke navrhovanej činnosti. Požiadavky sú opodstatnené a sú zapracované v príslušných častiach tohto záverečného stanoviska.*

***Ochrana prírody, krajiny a vôd Slovenskej republiky,*** *Občianske združenie (list zo dňa 01. 07. 2019)*

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti uvádza tieto zásadné pripomienky:

- V správe o hodnotení navrhovanej činnosti nie je objektívne popísaná a vyhodnotená opodstatnenosť realizácie navrhovanej činnosti. Celé posudzovanie vplyvov na životné prostredie považuje za zbytočné a najmä predčasné. Začiatok realizácie o 10, či viac rokov stavia celý proces posudzovania do polohy zbytočného vyhadzovania finančných prostriedkov. Okrem štúdie realizovateľnosti neexistuje žiadna dokumentácia, ktorá by dokázala detailne popísať jednotlivé varianty trasovania tak, aby mohlo byť vykonané posudzovanie vplyvov objektívne a dôsledne. Väčšina úvah o vplyvoch je v rovine nejasných predpokladov, prípadne vlastných túžob a vízii autorov dokumentu.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR nesúhlasí s takýmto všeobecným konštatovaním, ktoré nie je nijakým spôsobom preukázané. Podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti bola Štúdia realizovateľnosti, ktorá je štandardne používaným podkladom v rámci predinvestičnej prípravy pre účely posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ktorá je jedným z prvých krokov uskutočňovaných v investičnej príprave. Investičná príprava líniovej dopravnej stavby je náročný proces, ktorý trvá minimálne 8-10 rokov, počas ktorých sa návrh projektu neustále spresňuje, dopravne a ekonomicky optimalizuje. Poznať polohu trasy budúcej rýchlostnej cesty (jej umiestnenie) je nevyhnutné nielen pre navrhovateľa pre potreby podrobnejšieho rozpracovania projektu, ale aj pre dotknuté mesto Turčianske Teplice a okolité obce, ktoré na základe tejto znalosti tvoria a prispôsobujú svoje územné plánovanie a rozvoj. MŽP SR ďalej uvádza, že ak sa podľa § 39 ods. 4 zákona zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie než uvádza správa o hodnotení navrhovanej činnosti, je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto záverečnom stanovisku. Ak by takéto zosúladenie predstavovalo zmenu projektu bude navrhovaná činnosť predmetom zisťovacieho konania podľa § 29 zákona.*

- Výber optimálneho variantu považuje za neobjektívny, použité multikriteriálne hodnotenie je účelovo nastavené a neodráža reálny stav, či budúce vplyvy navrhovanej činnosti. Jednotlivé kritéria sú nastavené nesprávne a účelovo. Podľa vyjadrení zástupcov Európskej komisie a JASPERS pri posudzovaní iných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, sa pri hodnotení vplyvov na životné prostredie nemá brať žiadny ohľad na vplyvy na dopravu, vplyv na využitie územia a už vôbec nie technicko-ekonomické vplyvy. To znamená, že kritéria zamerané na tieto vplyvy nemajú byť súčasťou multikriteriálneho hodnotenia. Ak by sa použili len tie kritéria, ktoré majú relevantný vplyv na posudzovanie vplyvov na životné prostredie, vychádza jednoznačne za najlepší nulový variant.

  *Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR zo svojej pozície nedokáže posúdiť účelový a neobjektívny výber optimálneho variantu. V rámci použitého multikriteriálneho hodnotenia bola najvyššia rozhodovacia váha pridelená vplyvu na podzemné vody, vplyvu na rozvoj územia, vplyv hluku, vplyv na kvalitu ovzdušia, vplyv na územie Natura 2000 a prvky ÚSES. Technicko - ekonomické vplyvy boli do hodnotenia zahrnuté iba okrajovo, zanedbateľnou, najnižšou možnou rozhodovacou váhou. Výsledky hodnotenia vplyvov uvedené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a v odbornom posudku, MŽP SR konfrontovalo s vyhodnotením vplyvov uvedeným na str. 30 - 50 tohto záverečného stanoviska, zároveň na tieto hodnotenia reflektovali aj oslovené orgány svojimi stanoviskami, ktorých relevantné podmienky boli premietnuté do podmienok a opatrení tohto záverečného stanoviska.*

  Na základe vyššie uvedeného žiada, aby zhotoviteľ odborného posudku k navrhovanej činnosti vyššie uvedené pripomienky náležite vyhodnotil (podľa § 36 ods. 6 zákona) a následne aby príslušný orgán rozhodol o tom, že pre navrhovanú činnosť je nulový variant najvhodnejší a odporúča navrhovanú činnosť nerealizovať.

  *Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vyhodnotilo vplyvy na životné prostredie na základe environmentálneho hodnotenia, doručených pripomienok a stanovísk v priebehu procesu posudzovania, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a na základe záverov odborného posudku, rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto záverečného stanoviska.*

***Združenie domových samospráv**, Občianske združenie (e-mail zo dňa 08. 06. 2019)*

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti predložili nasledovné stanovisko, cit.: „Žiadame, aby navrhovateľ obnovil prirodzenú biodiverzitu dotknutého územia, čo najviac obnovil prirodzené funkcie narušeného ekosystému, čo najviac obnovil prirodzené funkcie narušeného ekosystému, čo najviac ochránil životné prostredie a kompenzoval tak ekologickú ujmu v dôsledku navrhovaného zámeru nasledovnými opatreniami:

a) Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka sa akceptuje, pri návrhu trasy navrhovanej činnosti sa prihliadalo na existujúcu zástavbu a aj na budúcu plánovanú zástavbu v okolí dotknutých sídel.*

b) „Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka sa akceptuje, vzniknuté odpady budú zhodnocované v súlade s princípmi hierarchie odpadového hospodárstva definovanou zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*

c) „Žiadame, aby parkovacie miesta (odpočívadlá pri R3) boli riešené formou podzemných garáží pod objektami stavieb a povrch územia upravený ako lokálny parčík, maximálne pripúšťame využitie striech parkovacích domov ako zatrávnených ihrísk či outdoorových cvičísk. V prípade nevyhnutnosti povrchových státí ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby, ktoré zabezpečia minimálne 80 % podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/$m^2$ po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území. Na všetkých parkovacích plochách na teréne realizovať výsadbu vzrastlých drevín s veľkou korunou v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státia.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Problematiku statickej dopravy, vnútroareálových komunikácií a spevnených plôch hodnotí kapitola B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Riešenie dopravných plôch je podriadené charakteru a požiadavkám navrhovanej činnosti a ich súladu s platnou legislatívou. Rozpracovaná projektová dokumentácia neuvažuje s vybudovaním žiadneho odpočívadla, garáží ani striech. Zrážkové vody zo spevnených plôch a komunikácií budú odvádzané do projektovanej kanalizácie.*

d) „Projektant projektovú dokumentáciu pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE. Nakladanie s vodami a zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie sa s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnutí navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad."

*Vyjadrenie MŽP SR: Projektová dokumentácia pre územné a stavebné povolenie bude vypracovaná v zmysle platných noriem a predpisov v čase vypracovania predmetnej dokumentácie. Nakladanie s vodami bude predmetom vyššieho stupňa projektovej dokumentácie - dokumentácie na stavebné povolenie.*

e) „Požadujeme, aby sa zámer prispôsobil okolitej vegetácií a environmentálnej diverzite, a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č. 543/2002 Z.z. Táto infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možností voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie."

*Vyjadrenie MŽP SR: Uvedená problematika je v zmysle uvedenej požiadavky zapracovaná už v príslušných častiach správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Navrhovaná činnosť vychádza z vyššie uvedených požiadaviek a už v podkladovej rozpracovanej projektovej dokumentácii pre spracovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti je koncepčne prispôsobená okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch ale i zastavaných plôch (napr. plochy zelene na teréne), správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry. Plochy, ktoré nebudú využité pre priamu výstavbu budú zahumusované a zatrávnené, pričom sa tu môže uplatniť aj výsadba kríkových a stromových kultivarov, najmä výberom z potenciálne prirodzených druhov zelene s vyššou odolnosťou proti prašnosti. Sadové úpravy bude riešené aj v rámci oddychovej zóny pre zamestnancov pri objekte zázemia. Sadové úpravy budú tvoriť významný prvok pre zníženie negatívnych dopadov technológie a najmä dopravného pohybu vozidiel (prašnosť, hluk a pod.). Projekt je a pri predložení do procesu povoľovania stavby bude vypracovaný v zmysle príslušných platných STN a v súlade s platnou legislatívou.*

f) „Na vertikálne plochy (napr. protihlukové steny) žiadame aplikáciu zelených stien (napr. brečtany) za účelom lepšieho zasadenia stavby do biodiverzity prostredia."

*Vyjadrenie MŽP SR: Protihlukové steny sú navrhnuté v hlukovej štúdií, ktorá je prílohou správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Hluková štúdia uvádza aj technické parametre protihlukových stien s dôrazom na potrebnú kategóriu zvukovej pohltivosti podľa STN EN 17493-1.*

„Podmienky uvedené v písmenách v tejto časti nášho vyjadrenia žiadame uviesť v rozhodnutí ako záväzné podmienky záverečného stanoviska resp. rozhodnutia zo zisťovacieho konania ako preventívne a kompenzačné opatrenia.

Keďže predmetom daného konania je umožnenie ekonomického rastu; musí byť súbežne sprevádzané nielen kompenzáciou a prevenciou, ale aj ekologický rast resp. environmentálny zisk; t.j. vplyvy na životné prostredie musia nielen environmentálnu ujmu kompenzovať, ale urobiť aj niečo navyše, poskytnúť environmentálnu pridanú hodnotu projektu. Z takýchto opatrení požadujeme realizáciu nasledovných opatrení:

g) Navrhovateľ vysadí v meste Turčianske Teplice 40 ks vzrastlých drevín a to na verejných priestranstvách v obývaných častiach mesta po dohode s orgánom ochrany prírody v zmysle dokumentu starostlivosti o dreviny."

*Vyjadrenie MŽP SR: Projektom náhradnej výsadby sa bude navrhovateľ zaoberať vo vyššom stupni projektovej dokumentácie (dokumentácie na stavebné povolenie) v súčinnosti s mestom Turčianske Teplice.*

h) „Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo. Takouto formou žiadame prezentovať najmä nálezy archeologického prieskumu, ak poskytne nálezy historickej hodnoty."

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka nemá oporu v právnom predpise. Presahuje predmet a účel posudzovania vplyvov na životné prostredie. Požiadavka je irevelantná aj s ohľadom na charakter navrhovanej činnosti.*

i) „Vyhodnotiť umiestnenie zámeru z hľadiska tepelnej mapy spracovanej satelitným snímkovaním (infračervené snímkovanie voľne k dispozícii zo satelitu LANDSAT-8: https://www.usgs.gov/centers/eros/science/usgs-eros-archive-landsat-archives-landsat-8-oli-operational-land-imager-and?qt-science_center_objects=0#qt-science_center_objects) a porovnať s mapou vodných útvarov (https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/wise-wfd-spatial-1), mapami sucha (http://www.shmu.sk/sk/?page=2166) ako aj s mapami zrážok a teploty vzduchu (http://www.shmu.sk/sk/?page=1&id=klimat_mesacnemapy) a na základe ich vyhodnotenia navrhnúť vhodné adaptačné a mitigačné opatrenia podľa strategického dokumentu Slovenskej republiky "*Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy*" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014, ktoré je navrhovateľ v zmysle §3 ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z. z. povinný zapracovať do projektovej dokumentácie zámeru:

i. Všeobecná charakteristika opatrení sa nachádza na str. 45 a 63 adaptačnej stratégie: v sídlach mestského typu je veľká koncentrácia povrchov, ktoré sa prehrievajú a majú veľkú tepelnú kapacitu. To spôsobuje značnú akumuláciu tepla v ich prostredí. Na zvyšovanie teploty má vplyv aj teplo uvoľňované z priemyselných procesov, spaľovacích motorov v doprave a vykurovania obytných budov. Spolu pôsobením týchto faktorov sa nad mestom vytvára tzv. tepelný ostrov. Nad mestom sa otepľujú vzduchové vrstvy a spolu s prítomnosťou kondenzačných jadier napomáhajú zvyšovaniu oblačnosti nad mestami oproti okolitej krajine. V ročnom priemere predstavuje tento rozdiel 5 až 10 %. V dôsledku zvýšenej oblačnosti sa zvyšuje aj množstvo zrážok, avšak z dôvodu, že v urbanizovanom prostredí nepriepustné povrchy zaberajú vysoký percentuálny podiel, je prirodzený kolobeh vody značne ovplyvnený a negatívne poznačený. Urbanizácia má vplyv na hydrologický cyklus presahujúci hranice samotného sídla a môže zásadne negatívne ovplyvňovať aj prírodné prostredie, vrátane fauny aj flóry v priľahlom povodí.

ii. Opatrenia voči častejším a intenzívnejším vlnám horúčav: • Zabezpečiť zvyšovanie podielu vegetácie a vodných prvkov v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať zamedzovanie prílišného prehrievania stavieb, napríklad vhodnou orientáciou stavby k svetovým stranám, tepelnú izoláciu, tienením transparentných výplní otvorov • Podporovať a využívať vegetáciu, svetlé a odrazové povrchy na budovách a v dopravnej infraštruktúre • Zabezpečiť a podporovať: aby boli d0opravné a energetické technológie, materiály a infraštruktúra prispôsobené meniacim sa klimatickým podmienkam • Zabezpečiť prispôsobenie výberu drevín pre výsadbu v sídlach meniacim sa klimatickým podmienkam Vytvárať komplexný systém plôch zelene v sídle v prepojení do kontaktných hraníc sídla a do priľahlej krajiny

iii. Opatrenia voči častejšiemu výskytu silných vetrov a víchric: Zabezpečiť a podporovať implementáciu opatrení proti veternej erózii, napríklad výsadbu vetrolamov, živých plotov, aplikáciu prenosných zábran

iv. Opatrenia voči častejšiemu výskytu sucha: Podporovať a zabezpečiť opätovné využívanie dažďovej a odpadovej vody

v. Opatrenia voči častejšiemu výskytu intenzívnych zrážok: • Zabezpečiť a podporovať zvýšenie retenčnej kapacity územia pomocou hydrotechnických opatrení, navrhnutých ohľaduplne k životnému prostrediu. Ak opatrenia zelenej infraštruktúry nepostačujú zabezpečiť a podporovať zvýšenie infiltračnej kapacity územia diverzifikovaním štruktúry krajinnej pokrývky s výrazným zastúpením vsakovacích prvkov v extraviláne a minimalizovaním podielu nepriepustných povrchov a vytvárania nových nepriepustných plôch na urbanizovaných pôdach v intraviláne obcí • Zabezpečiť a podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať renaturáciu a ochranu tokov a mokradí."

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka vyhodnotiť umiestnenie navrhovanej činnosti z hľadiska tepelnej mapy spracovanej satelitným snímkovaním nie je realizovateľná vzhľadom na malú plošnú výmeru posudzovaného objektu. Toto je možné uplatňovať pri tvorbe strategických dokumentov väčšieho plošného rozsahu. Opatrenia "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" sú zahrnuté v zámere navrhovanej činnosti. Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy by mala byť transponovaná do národnej legislatívy, prípadne do iných nariadení a regulatívov. Navrhovateľ je povinný dodržiavať platnú legislatívu.*

„Podmienky uvedené v písmenách aa) až dd) v tejto časti nášho vyjadrenia žiadame uviesť v rozhodnutí ako záväzné podmienky záverečného stanoviska resp. rozhodnutia zo zisťovacieho konania ako opatrenia environmentálneho zisku."

Združenie domových samospráv ďalej žiada, aby sa podklady rozhodnutia a doplňujúca informácia, zverejnili na webovej stránke www.enviroportál.sk/eia/sk na podstránke predmetného zámeru a o tejto skutočnosti MŽP SR oboznámil účastníkov konania a dal im možnosť vyjadriť sa k nim pred vydaním rozhodnutia podľa §33 ods.2 Správneho poriadku.

*Vyjadrenie MŽP SR: K uvedenej požiadavke MŽP SR uvádza, že dalo účastníkovi konania, možnosť využiť svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámiť sa s podkladmi, prípadne požiadať pri nahliadnutí do spisu o kópiu tohto spisu. MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady pre rozhodnutie, prípadne zverejniť podklady rozhodnutia na webovej stránke www.enviroportál.sk/eia/sk. Neposkytnutie podkladov obstaraných v rámci správneho konania vo forme vyhotovenia a zverejnenia ich kópie nemôže v žiadnom prípade znemožniť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia, keďže takáto povinnosť zo znenia § 33 ods. 2 správneho poriadku explicitne pre správne orgány nevyplýva.*

Združenie domových samospráv žiada, cit: „Podľa čl.6 ods.4 Aarhuského dohovoru č.43/2006 Z. z. má verejnosť právo efektívne presadzovať svoje práva a záujmy pričom štátne orgány majú povinnosť realizáciu tohto práva efektívne zabezpečiť. Žiadame v odôvodnení rozhodnutia uviesť akým konkrétnym spôsobom bolo uvedené ustanovenie naplnené v predmetnom konaní a to vo vzťahu k právu na dobrú správu vecí verejných podľa čl.41 Charty základných práv EÚ najmä vo vzťahu k realizácii práva na informácie o životnom prostredí

podľa čl.4 Aarhuského dohovoru a možnosti efektívne reálne ovplyvniť výsledok zámeru podľa čl.6 Aarhuského dohovoru a ktoré záväzné podmienky rozhodnutia sú materiálno-právnym prejavom naplnenia prístupu verejnosti k spravodlivosti v oblasti prístupu k spravodlivosti v otázkach životného prostredia pre nasledovné konania. Žiadame príslušný orgán aby zvolal ústne pojednávanie za účelom vykonania konzultácie s povoľujúcim orgánom resp. schvaľujúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z. z.“

*Vyjadrenie MŽP SR: K uvedenej požiadavke MŽP SR uvádza, že účasť verejnosti v posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti je vymedzená podľa § 24 zákona a zároveň na povinné hodnotenie sa vzťahuje správny poriadok. MŽP SR postupovalo v súlade s uvedenými ustanoveniami. K požiadavke vykonania konzultácií MŽP SR uvádza, že konzultácie podľa § 63 zákona sú vykonávané písomnou a ústnou formou, pričom, v súlade s § 64 zákona sú ústne konzultácie vykonávané ako ústne pojednávanie podľa § 21 správneho poriadku. Podľa § 21 správneho poriadku správny orgán nariadi ústne pojednávanie, ak to vyžaduje povaha veci, najmä ak sa tým prispeje k jej objasneniu, alebo ak to ustanovuje osobitný zákon. MŽP SR v konaní o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti nenariadilo ústne pojednávane podľa § 21 správneho poriadku, nakoľko to nevyžadovala povaha veci. K uvedenému MŽP SR uvádza, že má za to, že podklady zhromaždené v rámci vykonaného dokazovania boli dostatočné na rozhodnutie vo veci. V uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona. MŽP SR zároveň uvádza, že predložená dokumentácia bola v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní vplyvov zverejnená a verejnosti dostupná na webovom sídle ministerstva a zároveň bola dostupná prostredníctvom zverejnenia dotknutou obcou v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona. MŽP SR zároveň poukazuje na skutočnosť, že samotným zaslaním stanoviska k zverejnenej dokumentácii je preukázaná realizácia práva na informácie o životnom prostredí a skutočnosť oboznámenia sa so zverejnenou dokumentáciou deklaruje právo verejnosti efektívne presadzovať svoje práva a záujmy. K podkladom rozhodnutia mal účastník konania možnosť sa vyjadriť prostredníctvom riadneho upovedomenia o tejto možnosti.*

***Združenie domových samospráv**, Občianske združenie (e-mail zo dňa 27. 11. 2019)*

K upovedomeniu o podkladoch rozhodnutia MŽP SR listom č. 8182/2019-1.7/ac 61790/2019 zo dňa 25. 11. 2019 predložilo Združenie domových samospráv nasledovné stanovisko, cit.: „Žiadosť o podklady rozhodnutia a žiadosť o konzultácie:

V predmetnej veci Vás žiadame o doručenie podkladov rozhodnutia, ktoré ste ex oficio zabezpečili (zápisnica z ústneho pojednávania, žiadosť, vyjadrenia). Uvedené informácie a podklady Vás prosíme doručiť elektronicky v odpovedi na tento mail a súčasne do elektronickej schránky nášho združenia. Túto žiadosť je nutné vnímať súčasne ako žiadosť o kópiu spisu podľa §23 ods.1 a ods.4 Správneho poriadku a súčasne aj ako infožiadosť podľa zákona č.211/2000 Z.z. a je potrebné ho vybaviť ako v predmetnom správnom konaní a tak isto aj sprístupniť požadovanú informáciu a to požadovaným spôsobom. Zároveň žiadame, aby ste uvedené podklady zverejnili na enviroportále podľa §24 ods.1 písm.i zákona EIA č.24/2006 Z.z. a žiadosť o podklady ako aj o informácie riešili odkazom na uvedenú webovú stránku.

Žiadame príslušný orgán aby zvolal ústne pojednávanie za účelom vykonania konzultácie s povoľujúcim orgánom resp. schvaľujúcim orgánom, rezortným orgánom,

dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z.z.. Predmetom konzultácie medzi navrhovateľom, obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania vrátane verejnosti by malo byť najmä: a) doplňujúce informácie o strategickom dokumente a navrhovanej činnosti, b) informácie o možných vplyvoch strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia, c) vzájomné oboznámenie sa so stanoviskami a podkladmi rozhodnutia, d) doplnenie alebo upresnenie navrhovaných opatrení, e) obsah a rozsah poprojektovej analýzy. Žiadame uviesť výsledok konzultácie v odôvodnení vydaného rozhodnutia. Povinnosť zvolať konzultácie vyplýva nielen zo znenia §63 zákona EIA ako osobitného právneho predpisu (nahrádza všeobecnú úpravu správnym poriadkom vo vzťahu k §23 a §33); túto povinnosť má úrad aj vzhľadom na povinnosť iniciovať zmier medzi účastníkmi pri súčasnom dbaní na procesnú hospodárnosť podľa §3 ods.4 Správneho poriadku.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady pre rozhodnutie.*

*MŽP SR zároveň uvádza, že zámer, rozsah hodnotenia a správa o hodnotení navrhovanej činnosti boli v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona zverejnené a verejnosti dostupné na webovom sídle ministerstva a zároveň boli dostupné prostredníctvom zverejnenia dotknutými obcami Mošovce, Rakša, Háj a mestom Turčianske Teplice. V súvislosti so žiadosťou o informácie podľa zákona o slobode informácií MŽP SR uvádza, že k predmetnej žiadosti sa vyjadrila Sekcia legislatívy a práva, odbor práva Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky. V súvislosti so žiadosťou o poučenie MŽP SR uvádza, že na základe jej obsahu ju možno považovať za žiadosť o výklad legislatívneho predpisu. MŽP SR nie je podľa Ústavy Slovenskej republiky, ako základného zákona štátu, oprávnené poskytovať záväzné výklady zákonov a iných všeobecne záväzných právnych predpisov na úseku životného prostredia. Z tohto dôvodu sa k predmetnej žiadosti o poučenie MŽP SR nevyjadrilo.*

*Konzultácie podľa § 63 zákona sú vykonávané, v súlade s § 64 zákona ako ústne pojednávanie podľa § 21 správneho poriadku, v zmysle ktorého správny orgán nariadi ústne pojednávanie, ak to vyžaduje povaha veci, najmä ak sa tým prispeje k jej objasneniu, alebo ak to ustanovuje osobitný zákon. Zákon nešpecifikuje formu a spôsob realizácie konzultácií. Konzultácie môžu byť uskutočnené písomnou alebo ústnou formou. V tomto konaní umožnilo MŽP SR vykonať písomné konzultácie prostredníctvom § 35 ods. 2 zákona a § 33 ods. 2 správneho poriadku, tzn. umožnenie zaslania odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti ako aj vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia. Uvedeným bola zaručená aj procesná hospodárnosť konania. MŽP SR v povinnom hodnotení o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú činnosť nenariadilo ústne pojednávane podľa § 21 správneho poriadku, nakoľko si to nevyžadovala povaha veci.*

## 5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok vypracoval v zmysle ustanovení § 36, ods. 6 a 7 zákona na základe určenia spracovateľa posudku MŽP SR (list č. 8182/2019-1.7/ac 40090/2019 zo dňa 22. 08. 2019) RNDr. Ivan Jakubis, Púpavová 43, 841 04 Bratislava zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých fyzických osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 203/97-OPV (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“).

Spracovateľ odborného posudku vyhodnotil v odbornom posudku najmä úplnosť správy o hodnotení navrhovanej činnosti a stanoviská doručené k správe o hodnotení navrhovanej

činnosti, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Závery odborného posudku sú premietnuté do záverečného stanoviska, pričom v odbornom posudku sa konštatuje, že po zvážení všetkých súvislostí vyplývajúcich z procesu posudzovania, pre ďalší postup riešenia navrhovanej činnosti je variant zelený, 2. úprava prijateľný a to pri dodržaní opatrení na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Spracovateľ odborného posudku skonštatoval, že:

- správa o hodnotení navrhovanej činnosti je súhrnom informácií charakterizujúcich súčasný stav životného prostredia dotknutého územia s vyhodnotením identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie,
- autori správy o hodnotení navrhovanej činnosti zhodnotili problémy navrhovanej činnosti a vyhodnotili relevantné vplyvy posudzovanej činnosti na životné prostredie, pri návrhu optimálneho variantu použili multikriteriálne hodnotenie,
- správa o hodnotení navrhovanej činnosti je spracovaná na nadpriemernej odbornej úrovni, vyskytuje sa v nej niekoľko nedostatkov, ktoré sú uvedené v odbornom posudku, avšak možno konštatovať, že neovplyvnili záverečné vyhodnotenie,
- z výsledkov posudzovania navrhovanej činnosti spracovatelia správy o hodnotení navrhovanej činnosti odporučili na realizáciu zelený variant, 2. úprava.

Súčasne spracovateľ odborného posudku uvádza, že okrem výsledkov posudzovania identifikovaných vplyvov na životné prostredie, boli zohľadnené aj stanoviská a pripomienky zaslané k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, resp. doplňujúce informácie navrhovateľa a vlastné zistenia posudzovateľa, ktoré sú uvedené v príslušných častiach odborného posudku. Pri konečnom návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Mošovce - Horná Štubňa“ spracovateľ posudku odporučil k realizácii variant zelený, 2. úprava navrhovanej činnosti, za predpokladu realizácie zmierňujúcich opatrení na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Odborný posudok bol doručený na MŽP SR dňa 07. 11. 2019.

## IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov nasledovne:

***Vplyvy na obyvateľstvo***

*Vplyvy počas výstavby*

Výstavba navrhovanej činnosti ovplyvní dočasne faktory pohody a kvality životného prostredia. Pôjde predovšetkým o zvýšenú hlučnosť, vibrácie, prašnosť, exhaláty, výstavba tiež spôsobí obmedzenia dopravy. Zdrojom týchto negatívnych vplyvov budú najmä:

- stavenisková doprava (mobilné zdroje znečisťovania), ktoré budú zabezpečovať dovoz, rozvoz resp. odvoz stavebných materiálov, výkopovej zeminy, betónu a pod.,
- stavebné mechanizmy (mobilné zdroje znečisťovania), ktoré budú realizovať zemné a špeciálne stavebné práce (bagre, buldozéry, pilotovacie súpravy a pod.),
- zemné frézy, zhutňovacie mechanizmy a pod.

Ovplyvnení budú obyvatelia dotknutých sídiel, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v blízkosti stavby a v okolí dopravných trás.

Množstvo emisií bude závislé od frekvencie dopravy, počtu, druhu a technického stavu automobilov a mechanizmov používaných na stavbe. Emisie tohto druhu sú výrazne ovplyvňované klimatickými podmienkam, pričom koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší bude závisieť od postupu výstavby. Pomer dĺžky trvania výstavby (cca 3 roky) k následnému obdobiu prevádzky rýchlostnej cesty je veľmi malý. Z toho vyplýva, že rozhodujúce pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na znečisťovanie ovzdušia emisiami z výfukových plynov, bude obdobie jej prevádzky.

Pôsobenie hluku a vibrácií bude dočasné a priestorovo obmedzené miestom vykonávania stavebných prác a v bezprostrednej blízkosti komunikácií využívaných pre staveniskovú dopravu. Hluk v okolí stavebných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Dynamika hluku a vibrácií je vysoká, hluk a vibrácie majú výrazne premenný, často až impulzový charakter podľa druhu vykonávanej stavebnej činnosti a technológie. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku a vibrácií, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz. Hodnotenie nárastu hlukovej hladiny a vibrácií je preto závislé od organizácie výstavby, rozsahu nasadenia stavebnej techniky a dĺžky činnosti. Zároveň do toho vstupuje aj poloha vykonávanej stavebnej činnosti v riešenom území.

Obťažujúcim faktorom budú aj obmedzenia dopravy počas výstavby. Z hľadiska porovnania miery vplyvov variantov bude mierne nepriaznivejšia situácia pri „modrom“ variante, nakoľko rýchlostná cesta R3 je trasovaná medzi Turčianskymi Teplicami a obcami, ktoré sú napájané miestnymi komunikáciami na cestu I/65. Automobilová doprava bude na týchto komunikáciách dočasne obmedzená.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá aj lokalizácia zariadení stavenísk (stavebných dvorov), prístupových ciest a dopravných trás pre prísun stavebných materiálov a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. V priebehu výstavby bude potrebná úzka spolupráca všetkých zúčastnených (investora, zhotoviteľa i projektanta) so zástupcami dotknutých obcí za účelom minimalizácie negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

*Vplyvy počas prevádzky*

Negatívne vplyvy v etape prevádzky sa viažu predovšetkým na kontakt dopravnej trasy s obývaným územím. Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia,

- hlukom a vibráciami,
- bariérovým efektom,
- rizikom dopravných kolízií.

Významnosť uvedených vplyvov je priamoúmerná blízkosti navrhovanej činnosti k obydliam a iným citlivým objektom a intenzite dopravy, pričom zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou a vibráciami, znečisťovaním ovzdušia.

Posúdenie hlukového zaťaženia záujmového územia bolo vykonané hlukovou štúdiou s výpočtom hlukovej záťaže dotknutého územia na základe prognózovaných intenzít dopravy pre roky 2030 a 2040. Vzhľadom na prekračovanie povolených hygienických limitov bola hlukovou štúdiou navrhnutá realizácia protihlukových opatrení. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od automobilovej dopravy dostáva na akceptovateľnú úroveň.

Na základe hlukovej štúdie predpokladám, že vo vnútornom prostredí budov nebudú prekročené prípustné hodnoty určujúcich veličín vibrácií v zmysle platnej legislatívy.

Po uvedení do prevádzky bude mať rýchlostná cesta R3 charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia, pričom automobilová doprava je klasifikovaná ako mobilný zdroj. Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky bola vypracovaná rozptylová štúdia, na základe ktorej vplyv navrhovanej činnosti v posudzovaných dopravných variantoch na kvalitu ovzdušia v jej okolí vyhovuje limitným hodnotám.

V súvislosti s navrhovanou činnosťou bolo spracované hodnotenie zdravotných rizík. Emisie z dopravy podľa výsledkov exhalačnej štúdie nepredstavujú významné zdravotné riziko pre dotknutých obyvateľov okolia navrhovaných trás rýchlostnej cesty R3 pri navrhovaných variantných riešeniach a nebude predstavovať významnú zmenu zdravotného rizika pre dotknutých obyvateľov okrem úsekov s hlukovým zaťažením dotknutého územia v pásme >40 dB/A, kde sa aj po realizácií sekundárnych protihlukových opatrení zdravotné riziká z hluku v nočnom čase nevylúčia. Limitné hodnoty určujúcich veličín hluku však po realizácii protihlukových stien nebudú vo variantných riešeniach prekročené.

Z hľadiska vplyvu na verejné zdravie sa celkovo javí ako priaznivejší „zelený variant, 2. úprava“ a to z dôvodu menšieho počtu hlukom zasiahnutých oblastí s trvalým výskytom osôb a nižšími koncentráciami imisií znečisťujúcich látok. V neposlednom rade aj vedením mimo zastavaného územia.

Bariérový efekt navrhovanej činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu sa predpokladá pri všetkých variantoch, pričom významnejší bude pri modrom variante. Riešením je zabezpečenie náhradného prístupu prostredníctvom vyvolaných investícií (preložky ciest, vybudovanie chodníkov pre peších a cyklistov). Z hľadiska vizuálnej bariéry budú dotknutí obyvatelia negatívne vnímať najmä mosty a vysoké násypy, resp. protihlukové steny ako nový bariérový prvok v území, čo však na druhej strane bude mať aj pozitívny efekt z hľadiska eliminácie nadmernej hlučnosti.

Pozitívne vplyvy po sprevádzkovaní rýchlostnej cesty R3 sa okamžite prejavia prínosom zámeru nielen pre obyvateľstvo dotknutých obcí, ale aj pre užívateľov súčasnej cesty I/65. Prínosy sa prejavia aj v socioekonomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou

tovaru a osôb a poklese cestovného času. Vyššie technické parametre navrhovanej rýchlostnej cesty R3 oproti existujúcim komunikáciám umožňujú zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy. V dôsledku toho sa skráti čas potrebný na jazdu motorových vozidiel, čo bude znamenať úsporu času, zníženie emisií znečisťujúcich látok, zníženie hlukovej záťaže, nastane pokles nehodovosti. Vybudovaním rýchlostnej cesty R3 dôjde k naplneniu spoločenskej požiadavky, ktorá je zakotvená v strategických dokumentoch platných pre rozvoj cestnej infraštruktúry.

Na základe písomných stanovísk dotknutých obcí, je navrhovaná činnosť pre obce prijateľná s preferenciou zelených variantov.

***Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery***

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme v prípade oboch navrhovaných variantov zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom rýchlostnej cesty R3 ako priamy vplyv,
- potreba zdrojov násypového materiálu a kameniva, ako priamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Priame zásahy do horninového prostredia a reliéfu sú reprezentované najmä zárezmi, násypmi, opornými a zárubnými múrmi a hĺbkovými základmi mostných objektov, ktoré môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv.

Potreba materiálov do násypov cestného telesa pre zelené varianty, ktoré majú nedostatok vlastných zdrojov z výkopov a ktoré bude potrebné získať zo zdrojov v okolí, bude priamy vplyv, je však potrebné využiť existujúce kameňolomy. V prípade variantu modrého je potreba vlastných zdrojov násypového materiálu z výkopov prebytková, čo si bude vyžadovať trvalú depóniu s priamym vplyvom na horninové prostredie.

Nepriamy vplyv je spojený možným znečistením horninového prostredia počas výstavby únikom znečisťujúcich látok zo stavebných strojov a mechanizmov.

Navrhované varianty rýchlostnej cesty R3 medzi Mošovcami a Hornou Štubňou prechádzajú mierne zvlneným pahorkatinným reliéfom v ktorom sa podľa dostupných podkladov nevyskytujú geodynamické javy typu svahových deformácií.

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu v prípade „modrého“ variantu budú podstatne významnejšie ako v prípade „zelených“ variantov, nakoľko trasa rýchlostnej cesty R3 v „modrom“ variante je vedená v morfologicky členitejším územím.

***Vplyvy na pôdu***

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na pôdu je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčnosti časti pôdneho fondu. Pri modrom variante ide aj o trvalý záber pre deponovanie cca 400 tis. $m^3$ prebytočného výkopu zo zárezov.

Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby posudzovanej činnosti na pôdny fond môžeme zaradiť:

- vplyvy na stabilitu pôdy – degradácia fyzikálno – mechanických vlastností pôdy, v kombinácii s príslušnými reliéfovo – klimatickými podmienkami je možný vznik a pôsobenie nepriaznivých procesov – najmä erózie pôdy,
- vplyvy na kvalitu pôdy – v zmysle zmien produkčnej schopnosti pôdy a možnej kontaminácie pôd v okolí navrhovaných trás.

Uvedené vplyvy sa viažu prevažne na etapu výstavby a predstavujú hlavne riziko erózie a odplavenia pôdy v súvislosti s:

- zemnými prácami
- výrubmi lesných porastov
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybom stavebných mechanizmov

Pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych prípadoch daný vplyv nevratný. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov a skládok humusu, hrabanky.

Podľa plochy trvalých záberov a predpokladaných dočasných záberov sú nepriaznivejšie varianty zelené, avšak pre modrý variant nie je zrejmá plocha trvalého záberu pre depóniu prebytočného materiálu, čo môže ovplyvniť celkové porovnanie posudzovaných variantov.

Prevádzkou navrhovanej činnosti sa neočakáva významný vplyv na pôdy, avšak dôjde k zmene kategórie pozemkov. Pozemky trvalých záberov už nebudú predstavovať PPF resp. lesné pozemky. Potenciálnym vplyvom prevádzky rýchlostnej cesty R3 je aj ovplyvnenie kvality okolitých pôd emisiami znečisťujúcich látok. Atmosférické zrážky vymývajú z ovzdušia značné množstvo aerosólov (prach, čiastočky z mechanického odierania pneumatík a čiastočky z povrchov vozoviek), ale strhávajú aj plynné zložky z ovzdušia, ktoré môžu ovplyvniť kvalitu pôd v najbližšom okolí rýchlostnej cesty R3.

***Vplyvy na vodné pomery***

Povrchové vody

*Počas výstavby*

V súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty R3 dochádza pri posudzovaných variantoch s rôznou mierou k týmto vplyvom na povrchové vody:

- zmena hydromorfologických pomerov zásahom do tokov (technické zásahy, ktoré budú mať vplyv na profil korýt vodných tokov),
- ovplyvnenie režimu povrchových tokov,
- ovplyvnenie kvality povrchových tokov.

Mostné objekty premosťujúce vodné toky budú budované ako jednopoľové, ktorých krajné opory sa budú nachádzať na brehoch premosťovaných tokov. Samotná výstavba oporných a nosných konštrukcií mostných objektov nebude mať výrazný vplyv na povrchové vody, nedôjde k ovplyvneniu prietočných profilov tokov.

Výstavba niektorých mostných objektov si však vyžiada úpravu korýt vodných tokov v oblasti ich výstavby, ich spevnenie, vydláždenie z dôvodu ochrany základových konštrukcií.

Zásahy do brehov vodných tokov si vyžaduje aj budovanie vyústení odvodnení, vyústení dažďovej kanalizácie, výstavba priepustov. Práce v korytách tokov môžu byť vykonané presmerovaním vody z oblasti stavebných úprav použitím obtoku, resp. predelením toku v etapách. V súvislosti s týmito činnosťami dôjde k zúženiu prietočného profilu toku, čo spôsobí zrýchlenie prúdenia vody, v území nad realizáciou stavebných prác dôjde k vzdutiu hladiny vody v toku a v prípade vysokých prietokov môže dôjsť k vyliatiu vody mimo koryta.

Počas realizácie stavebných prác v oblasti tokov dôjde k dočasným zmenám ich hydromorfologických pomerov, ako je narušenie dna koryta toku a narušenie ich brehov, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie bentickej fauny a ichtyofauny. V čase realizácie zemných prác v oblasti vodných tokov možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť najmä krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode. V súvislosti s týmito prácami môže dôjsť až k zanášaniu dna vodných tokov suspendovanými časticami. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác, nakoľko sa počíta s realizáciou protieróznych opatrení na konštrukčných prvkoch telesa rýchlostnej cesty. Prítomnosť nerozpustných látok vo vode môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu v častiach tokov situovaných pod miestami úprav.

Pri realizácii prác v oblasti vodných tokov budú na pobrežných pozemkoch skladované rôzne stavebné materiály, budú hĺbené výkopy. Je povinnosť zeminu, ako aj stavebné materiály skladovať v takej vzdialenosti od koryta, aby pri zrážkach nedošlo k ich splaveniu do toku. V prípade výraznejších zrážok je povinnosť sledovať hlásenia o povodňovej aktivite, aby sa mohli vykonať opatrenia pred prípadným zaplavením staveniska, resp. splavením materiálov stavby do koryta toku. Ak dôjde k úniku stavebných materiálov do korýt vodných tokov je nevyhnutné hneď zabezpečiť ich odstránenie. Po ukončení stavebných prác budú pobrežné pozemky ako aj korytá vodných tokov uvedené do pôvodného stavu.

Nevhodný technický stav stavebných zariadení a dopravných mechanizmov resp. havária, ako aj používanie rôznych znečisťujúcich látok pri výstavbe (napr. aplikácia penetračných náterov, dolievanie, tankovanie PHM), môžu byť potenciálnym zdrojom kontaminácie povrchových vôd. Zaistením dobrého technického stavu stavebných zariadení a mechanizmov bude riziko možnej kontaminácie povrchových vôd počas výstavby eliminované. Prípadný únik látok ropného charakteru, resp. iných znečisťujúcich látok pri výstavbe, možno odstrániť v súlade s predpismi odpadového hospodárstva.

Uvedené vplyvy, ktoré môžu ohroziť povrchové vody počas výstavby možno hodnotiť ako dočasné a nevýznamné.

*Počas prevádzky*

V súvislosti s prevádzkou rýchlostnej cesty R3 dochádza pri navrhovaných variantoch s rôznou mierou k týmto vplyvom na povrchové vody:

- ovplyvnenie režimu povrchových tokov,
- ovplyvnenie kvality povrchových tokov.

Počas prevádzky rýchlostnej cesty R3 budú pri daždi vznikať vody z povrchového odtoku. Na kvalitu zrážkovej vody z povrchového odtoku vplýva najmä kontakt zrážkovej vody zo záchytnou plochou. Znečisťujúcimi látkami u vôd z povrchového odtoku zachytených na ploche rýchlostnej cesty budú najmä organické uhľovodíky (pohonné látky, oleje a pod.),

nerozpustené látky (z obrusu pneumatík, brzdového obloženia, spojky, obrus povrchu ciest), rozpustené látky (najmä v zimnom období, kedy sú používané posypové materiály). S cieľom zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti premávky ako pri bežnom stave sú v zimnom období aplikované posypové materiály na báze solí (NaCl, alebo aj kombinácia s $CaCl_2$ alebo $MgCl_2$). V súčasnosti je dávkovanie chemických posypov optimalizované vďaka aplikácii solí v podobe roztokov.

Navrhovaná varianty rýchlostnej cesty R3 budú vybavené cestnou kanalizáciou. Pri prevádzke rýchlostnej cesty R3 dôjde pri navrhovaných variantoch s rôznou mierou k ovplyvneniu režimu a kvality povrchových tokov v dôsledku vypúšťania prečistených vôd z povrchového odtoku (dažďových vôd). Všetky dažďové vody z povrchu vozovky budú prečisťované v ORL a až následne budú odvedené do recipientov. Odlučovače zabezpečia mechanické odstránenie splavenín (nerozpustených látok ) a plávajúcich látok (látky ropného pôvodu).

Z hľadiska zachovania dobrého chemického stavu podzemných vôd je v hydrogeologickom posudku odporúčané odvádzať vody z povrchového odtoku z vozovky prednostne do povrchových recipientov, a nie do horninového prostredia, resp. podzemných vôd. Týka sa to oblasti vedenia trás v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach. U zelených variantov je to aj v úsekoch paralelných s hospodárskym dvorom spoločnosti AFG v Dolnej Štubni a v oblasti aglomerácie Turčianske Teplice – Diviaky. Podobné opatrenia je odporúčané z preventívnych dôvodov aplikovať v modrom variante aj v oblasti Rakše, Hája a Mošoviec.

Nevýhodou povrchových tokov ako recipientov dažďových vôd je skutočnosť, že takto sa väčšina dažďových vôd odvedie pomerne rýchlo z miest ich primárnej alokácie a prostredie sa ochudobňuje o značnú časť podzemných vôd. Počas dažďa vodné toky, ktoré sú recipientmi dažďových vôd, zvyšujú svoj prietok, čo zanecháva stopy na biotope koryta a zároveň spôsobuje nebezpečenstvo zvýšenia pôsobenia vodnej erózie.

V dôsledku používania posypových materiálov v zimnom období dochádza v korytách tokov pod miestami vypúšťania k nárastu obsahu rozpustených látok, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania.

Na základe vyššie uvedených vplyvov možno konštatovať:

- Ovplyvnenie hydromorfologických pomerov vodných tokov má väčší rozsah u „zelených“ variantov,
- V súvislosti s ovplyvnením vodohospodársky významných vodných tokov je výhodnejšia realizácia „zelených“ variantov,
- V súvislosti s ovplyvnením režimu a kvality povrchových tokov v dôsledku vypúšťania prečistených vôd z povrchového odtoku je výhodnejšia realizácia „modrého“ variantu, v ktorom je menšia plocha odvodňovaných komunikácií, z ktorých vznikne menšie množstvo vôd z povrchového odtoku.

<u>Obyčajné podzemné vody</u>

*Počas výstavby*

Výstavba navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R3 v úseku Mošovce – Horná Štubňa bude mať vplyv na hydrogeologický komplex kvartérnych sedimentov. Obyčajné podzemné vody kvartéru v posudzovanom území sú viazané hlavne na fluviálne sedimenty

Turca a Žarnovice (Teplice) a ich prítokov. Lokálny hydrogeologický význam závisí od hrúbky a podielu jemnozrnnej frakcie. Kolektor je v posudzovanom území citlivý na antropogénne vplyvy. Vplyvy na obyčajné podzemné vody počas výstavby predstavujú:

- ovplyvnenie režimu podzemných vôd,
- ovplyvnenie kvality podzemných vôd.

Vzhľadom na povrchové vedenie navrhovaných trás rýchlostnej cesty R3 je pravdepodobné ovplyvnenie podzemných vôd hydrogeologického komplexu kvartérnych sedimentov. Z pohľadu možnej zraniteľnosti obyčajných podzemných vôd vplyvom budovania zárezov považujeme za vhodnejšie trasy zelených variantov.

Podzemné konštrukcie hĺbkového zakladania stavebných objektov (napr. mostov, oporných a zárubných múrov), rovnako zárubné múry aj odvodňovacie prvky budú ovplyvňovať prúdenie podzemnej vody len na lokálnej úrovni. Veľkosť prírastkových napätí v podloží násypov dopravných stavieb nemá potenciál (dosah) ovplyvňovať zónu tvorby, akumulácie a obehu podzemných vôd.

Nevhodný technický stav stavebných zariadení a dopravných mechanizmov resp. havária, ako aj používanie rôznych znečisťujúcich látok pri výstavbe (napr. aplikácia penetračných náterov, dolievanie, tankovanie PHM), môžu byť potenciálnym zdrojom kontaminácie horninového prostredia a následne aj podzemných vôd. Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku znečisťujúcich látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení základových konštrukcií, resp. nepriamo ich únikom do priepustného geologického prostredia a kontaminácia podzemných vôd môže byť spôsobená migráciou znečisťujúcich látok až do zvodnených vrstiev. Zaistením dobrého technického stavu stavebných zariadení a mechanizmov bude riziko možnej kontaminácie podzemných vôd počas výstavby eliminované. Prípadný únik látok ropného charakteru, resp. iných znečisťujúcich látok pri výstavbe, možno odstrániť v súlade s predpismi odpadového hospodárstva.

Identifikované vplyvy, ktoré môžu ohroziť obyčajné podzemné vody počas výstavby možno hodnotiť ako dočasné a nevýznamné.

*Počas prevádzky*

Samotná prevádzka pri zohľadnení všetkých navrhovaných opatrení nebude mať negatívny vplyv na podzemné vody. Z hľadiska zachovania dobrého chemického stavu podzemných vôd je v hydrogeologickom posudku odporúčané odvádzať vody z povrchového odtoku z vozovky prednostne do povrchových recipientov a nie do horninového prostredia, resp. podzemných vôd. Týka sa to oblasti vedenia trás v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach. Pri trasách zelených variantov je to aj v úsekoch paralelných s hospodárskym dvorom spoločnosti AFG v Dolnej Štubni a v oblasti aglomerácie Turčianske Teplice – Diviaky. Podobné opatrenia je odporúčané z preventívnych dôvodov aplikovať v modrom variante aj v oblasti Rakše, Hája a Mošoviec. V týchto oblastiach boli dokumentované významné prestupy obyčajných podzemných vôd z karbonatických komplexov mezozoika Veľkej Fatry do bazálneho neogénu, pričom časť vôd vystupuje na povrch vo forme bodových alebo plošných výverov, alebo skryto prestupuje do povrchových tokov. Medzi Hájom a Turčianskymi Teplicami pozdĺž Somolického potoka sa v miestach, kde k povrchu vystupujú brekciové konglomeráty rakšianskeho súvrstvia, vytvárajú rozsiahle zamokrené plochy, ktoré je treba ochrániť pred prípadným znečistením.

Mimo vyššie spomenutých oblastí je možné zvážiť vypúšťanie prečistených dažďových vôd aj do podzemných vôd. Vypúšťané dažďové vody bude treba pred vypustením primerane vyčistiť. Všetky dažďové vody z povrchu vozovky budú prečisťované v ORL. Odlučovače zabezpečia mechanické odstránenie splavenín (nerozpustených látok) a plávajúcich látok (látky ropného pôvodu). Návrh vypúšťania prečistených dažďových vôd do podzemných vôd bude podmienený najmä výsledkami hydrogeologického prieskumu, ktorým sa overia vsakovacie schopnosti horninového prostredia (filtračné charakteristiky) a jeho samočistiaca schopnosť.

Na základe identifikovaných vplyvov možno konštatovať, že z pohľadu možnej zraniteľnosti obyčajných podzemných vôd vplyvom výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R3 je nepriaznivejší modrý variant z dôvodu rozsiahlejších zárezových úsekov.

Zdroje obyčajných podzemných vôd

Navrhované trasy „zelených“ variantov a „modrého“ variantu rýchlostnej cesty R3 v posudzovanom úseku Mošovce - Horná Štubňa priamo neatakujú žiadny zdroj obyčajných podzemných vôd pre hromadné zásobovanie pitnou vodou, ani nezasahujú do ochranných pásiem vodárenských zdrojov.

V širšom okolí trasy modrého variantu sa nachádzajú zdroje podzemnej vody pre lokálne zásobovanie pri hospodárskom dvore v Háji a v Rakši. Uvedené zdroje vody zachytávajú podzemné vody vystupujúce z karbonátov na úpätí svahov Veľkej Fatry. Vzhľadom na značnú vzdialenosť od navrhovanej trasy, relatívnej výškovej situácie (sú vyššie ako niveleta trasy), generálny smer prúdenia podzemných vôd (do kotliny) a pôvod vôd z karbonátov, nie je žiadny predpoklad potenciálneho ovplyvnenia kvantity alebo kvality podzemnej vody v týchto zdrojoch navrhovanou rýchlostnou cestou R3.

V blízkosti trasy zelených variantov sa nachádzajú zdroje podzemnej vody pre zásobovanie agrofarmy AFG v Dolnej Štubni. Vrtmi je zachytená podzemná voda akumulovaná v kvartérnom štrkovom kolektore a podložných tufitoch. Počas výstavby sa pri dodržaní technologických opatrení nepredpokladá negatívny vplyv na zdroje podzemnej vody. S odstraňovaním krycej vrstvy fluviálnych jemnozrnných zemín sa v dotknutom úseku nepočíta, preto nebude ohrozená kvalita alebo kvantita podzemných vôd počas výstavby. Okrem toho, využívané vrty sú pozične situované proti generálnemu smeru prúdenia podzemných vôd. Pre úplné zachovanie ochrany zachytávanej podzemnej vody však bude potrebné odvádzať vody z povrchového odtoku z vozovky mimo tangovaného územia do povrchových vôd a nevypúšťať ich v blízkosti farmy do podzemných vôd.

Východne od trasy zelených variantov, resp. západne od modrého variantu sa nachádza vodárenský zdroj „Studňa“, ktorého prevádzkovateľom je Turčianska vodárenská spoločnosť. Studňa sa nachádza v parku pri objekte záhradníctva a bola vybudovaná ako zdroj pitnej vody. Je možné konštatovať, že dlhodobé potenciálne vplyvy bližšie položenej aglomerácie, intenzívne využívanej poľnohospodárskej pôdy a železnice na podzemné vody plytkého obehu sú s určitosťou výraznejšie ako eventuálne vplyvy rýchlostnej cesty R3, ktorej trasa v navrhovaných variantoch je v dvojnásobne väčšej vzdialenosti. Z ohľadom na uvedené skutočnosti, vylučujeme možnosť ohrozenia studne vplyvom výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty v posudzovaných variantoch.

Okrem uvedených zdrojov podzemnej vody sa v posudzovanom území nachádza niekoľko studní v areáloch prevádzok v ľavostrannom alúviu Teplice medzi železničnou traťou a povrchovým tokom v S časti Turčianskych Teplíc – mestská časť Diviaky. Studne boli vybudované v dávnejšej minulosti väčšinou ako zdroje úžitkovej vody pre lokálne priemyselné

účely. Vzhľadom na situovanie studní v priemyselne využívanom území a vzdialenosť trás posudzovaných variantov sa nepredpokladajú žiadne potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky R3 na tieto zdroje.

Prírodné liečivé zdroje v Turčianskych Tepliciach

Na základe hydrogeologické posúdenia vyplynuli nasledovné skutočnosti:

- infiltračná oblasť termominerálnych vôd sa nachádza na západných svahoch Veľkej Fatry,
- karbonatické komplexy krížňanského a chočského príkrovu, na ktoré sú podzemné vody viazané sa ponárajú pod neogénnu výplň Turčianskej kotliny, pričom predpokladaná hĺbka tvorby termálnych vôd je 1200-1500 m, termálne vody vystupujú z podložia kotliny k povrchu prostredníctvom zlomových systémov,
- výverová oblasť je viazaná na izolovanú kryhu s rozmermi cca 40 x 100 m, ktorá sa nachádza v centre Turčianskych Teplíc,
- trasa rýchlostnej cesty je v modrom i zelených variantoch vedená v bezpečnej vzdialenosti od výverovej oblasti,
- posudzované trasy rýchlostnej cesty sú vedené v ochrannom pásme liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach II. stupňa povrchovým vedením, bez zásahu do hydrogeologickej štruktúry s geotermálnymi a minerálnymi podzemnými vodami,
- neogénnu výplň Turčianskej kotliny v záujmovom území tvorí ílovité a tufiticko-ílovité, súvrstvie s hrúbkou niekoľko desiatok až stoviek metrov, ktoré má ako celok veľmi nízku priepustnosť a predstavuje tak hydrogeologickú bariéru pred znečistením.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti je možnosť negatívneho ovplyvnenia režimu a kvality minerálnych a termálnych vôd hodnoteného územia v dôsledku výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R3 v hodnotených variantoch vylúčená.

***Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery***

Počas výstavby navrhovanej činnosti možno očakávať ovplyvnenie kvality ovzdušia na lokálnej úrovni a to v území výstavby a v okolí dopravných trás. Zdrojmi znečisťovania ovzdušia budú dopravné a stavebné mechanizmy. Výkopy, depónie zemných materiálov, navážky stavebného materiálu, ale najmä nedostatočné čistenie komunikácií, doprava po nespevnených staveniskových komunikáciách sa na znečistení ovzdušia podieľajú predovšetkým zvýšenou prašnosťou. Tieto vplyvy sú zmierniteľné technicko-organizačnými opatreniami (organizácia výstavby, čistenie a kropenie komunikácií, používanie nákladných vozidiel a mechanizmov v nízkych emisných triedach, kontroly technického stavu, obmedzenie rýchlosti na staveniskových komunikáciách).

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia po uvedení navrhovanej rýchlostnej cesty R3 do prevádzky bola vypracovaná rozptylová štúdia, pričom táto bude mať charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia a automobilová doprava je klasifikovaná ako mobilný zdroj. Vplyv posudzovaných dopravných variantoch na kvalitu ovzdušia v ich okolí vyhovuje limitným hodnotám. Najvyššie koncentrácie CO, $NO_2$, benzénu a $PM_{10}$ neprekročia limitné hodnoty ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach.

Vplyv klimatických pomerov na prevádzku navrhovanej činností je zhodnotený v posúdení rizík súvisiacich so zmenou klímy, pričom v záveroch sa konštatuje, že klíma v

dotknutom území bude ovplyvnená minimálne. Nebude ovplyvnená makroklíma, predpokladajú sa nepatrné vplyvy na miestnu klímu a mikroklímu v blízkosti novopostavenej rýchlostnej cesty R3.

V posúdení rizík súvisiacich so zmenou klímy pre úsek rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa boli ako rizikové klimatické javy, ktoré je možné v území očakávať následkom klimatických zmien, vyhodnotené námrazové javy, povodne a vysoké teploty. Ich prejavy v kombinácii s prírodnými pomermi územia vytvárajú riziká, ktoré sú v maximálnej možnej miere minimalizované, resp. eliminované navrhovaným projektovým riešením stavby a návrhom varovného systému a monitoringu.

Na tokoch, ktoré sa nachádzajú v posudzovanom území, sú úseky s pravdepodobným výskytom potenciálne významného povodňového rizika. Trasa modrého variantu rýchlostnej cesty R3 v staničení cca km 29,0 – 31,0 prechádza územím s výskytom povodňového rizika v oblasti toku Teplica. Trasy zelených variantov rýchlostnej cesty R3 v staničení cca km 2,6 – 3,1 prechádzajú územím s výskytom povodňového rizika v oblasti toku Teplica. Z posúdenia nevyplýva potreba realizácie opatrení nad rámec opatrení obsiahnutých projektovou dokumentáciou stavby.

Posúdením rizík súvisiacich so zmenou klímy sa neidentifikovali významné rozdiely medzi posudzovanými variantmi.

***Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy***

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú v rastlinných a živočíšnych spoločenstvách a často majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiadúcim dopadom.

Navrhovaná činnosť bude mať na faunu, flóru a ich biotopy priame vplyvy v dôsledku:

- výrubu drevín v rámci lesných porastov a drevín rastúcich mimo lesa (prevažne brehové porasty),
- likvidácie biotopov národného a európskeho významu ich priamym záberom,
- fragmentácie biotopov národného a európskeho významu,
- ovplyvnenie migračných koridorov živočíchov,
- úmrtnosti organizmov pri výstavbe a prevádzke rýchlostnej cesty a súvisiace zmeny správania, ako je vyhýbanie sa prekážkam, obmedzovanie rozptylu a iné zmeny v mobilite, v úspešnosti rozmnožovania i získavania potravy, vo fyziologickom stave a pod.

Odstránenie drevín v rámci radu nelesnej drevinovej vegetácie pozdĺž tokov a na okraji lesných porastov bude znamenať odkrytie porastových stien, dôjde k presvetleniu a otepleniu zostávajúceho porastu, zmenia sa mikroklimatické podmienky, zvýši sa erodovateľnosť povrchu, zrýchli sa odtok dažďovej vody, zníži sa samočistiaca schopnosť tokov.

V dôsledku výstavby rýchlostnej cesty R3 dôjde k likvidácii rôznych živočíšnych druhov žijúcich v území výstavby, pôjde najmä o rôzne druhy chrobákov, obojživelníkov. Ovplyvnené budú aj živočíšne druhy prostredníctvom likvidácie časti ich potenciálnych lovných biotopov, vytvorením líniovej bariéry, ktorá bude križovať ich lovné a potravné biotopy (netopiere, rôzne vtáky, raticová zver), fragmentáciou a izoláciou populácií. Pri stavebných

prácach, pri presunoch mechanizmov dopravných prostriedkov môže dôjsť k mechanickému poškodzovaniu drevín nachádzajúcich sa v bezprostrednom okolí záberov stavby, trás staveniskovej dopravy.

Odstránením vegetačného krytu, ornice, odvodnením podložia v trase stavby dôjde k ovplyvneniu zadržiavania vody v území, k zrýchleniu povrchového odtoku, k zmene mikroklimatických podmienok. Po odstránení súčasnej vegetácie a vytvorení spevnenej plochy dôjde k zníženiu relatívnej vlhkosti vzduchu, čo bude mať za následok zvýšenie teploty v bezprostrednom okolí líniovej stavby. Zmena klimatických faktorov sa prejaví vysušovaním okolitej vegetácie. Vytvárajú sa podmienky pre zmenu druhového zloženia, šírenie nepôvodných organizmov, ruderálnych a inváznych druhov rastlín.

Sprievodným znakom stavebných prác bude hlučnosť a prašnosť, vibrácie. Tieto vplyvy budú dočasné, viazané najmä na etapu zemných prác, budovanie násypov. V dôsledku prevádzky rýchlostnej cesty R3 možno oproti terajšiemu stavu očakávať nárast hlukovej záťaže a horšiu kvalitu ovzdušia v jej bezprostrednom okolí, na faunu budú vplývať tiež vibrácie, osvetlenie. Celkovo sa vzhľadom na nárast intenzít dopravy neočakáva zhoršenie kvality ovzdušia a hlukovej záťaže v širšom dotknutom území oproti terajšiemu stavu, kedy je dopravnou tepnou územia cesta I/65. Zvýšený hluk ovplyvňuje najmä živočíšstvo, môže vyvolať zmeny v správaní sa (etológii) jednotlivých druhov, prejavujúce sa v priestorových a časových zmenách aktivity, u citlivých druhov môže znamenať ústup, z takto postihnutých častí územia.

Výstavba mostných objektov si vyžiada úpravu korýt vodných tokov v oblasti ich výstavby, ich spevnenie, vydláždenie, z dôvodu ochrany spodných konštrukcií mostov. Zásahy do brehov vodných tokov si vyžaduje aj budovanie vyústení odvodnení, vyústení dažďovej kanalizácie, výstavba priepustov. Tieto aktivity budú mať vplyv na hydromorfologické pomery dotknutých vodných tokov, dôjde k narušeniu bentickej fauny a ichtyofauny.

Zvýšené koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší majú nepriaznivý vplyv ako na vegetáciu, tak i na živočíšstvo. Plynné imisie pôsobia na rastliny tým, že vnikajú do rastlinných pletív a negatívne ovplyvňujú metabolické procesy. Prach pôsobí na rastliny fyzikálne - usadzuje sa na povrchu listov a tým sa prekrývajú alebo upchávajú prieduchy. Mechanicky zabraňuje výmene plynov v listoch, obmedzuje transpiráciu, fotosyntézu, a dýchanie.

Počas prevádzky dôjde k ovplyvneniu režimu a kvality povrchových tokov v dôsledku vypúšťania prečistených vôd z povrchového odtoku. Všetky zrážkové vody z povrchu vozovky budú prečisťované v ORL a až následne budú odvedené do recipientov. V korytách tokov pod miestami vypúšťania narastie obsah rozpustených látok, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny a flóry. Riziko kontaminácie okolitých porastov, resp. biotopov je vzhľadom na technické riešenie súčasných odlučovačov ropných látok a zabezpečení ich optimálnej prevádzky minimálne.

Z hľadiska priameho záberu biotopov národného a európskeho významu sa predpokladá ich likvidácia v križovaní trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 s tokom Teplica (Žarnovica), ktorého brehové porasty sú súčasťou Územia európskeho významu (ďalej len „ÚEV“) Žarnovica (SKUEV0147) a kde bol identifikovaný prioritný biotop európskeho významu Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0*). Vo dolnej časti toku, kde tok Teplica križujú trasy zelených variantov, sa predpokladá, že brehové porasty sú v dôsledku antropogénneho ovplyvnenia degradované.

Biotop Ls.1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy bol identifikovaný pozdĺž toku Dolinka, ktorý križujú všetky posudzované varianty. Biotop v tomto území je viac menej antropogénne ovplyvnený.

Na Somolickom potoku, ktorý križuje modrý variant, možno nájsť biotop národného významu Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

Negatívnym vplyvom prevádzky rýchlostnej cesty R3 je aj zvýšená mortalita vtákov, netopierov pri kolíziách s dopravnými prostriedkami, hlavne v miestach mostných objektov, ktoré sú situované v trasách migračných koridorov.

Na základe identifikovaných vplyvov možno konštatovať, že z hľadiska vplyvov na faunu, flóru a ich biotopy je výhodnejšia realizácia trás v zelených variantoch.

V území dotknutom navrhovanou činnosťou majú svoje migračné trasy viaceré druhy živočíchov. V súvislosti so spracovaním predkladanej správy o hodnotení navrhovanej činnosti bol vykonaný terénny prieskum migrácie zveri, pričom okrem migračných koridorov uvedených v dokumentáciách RÚSES, boli zmapované aj iné migračné trasy, ktoré boli zaradené do hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti. Identifikované vplyvy na jednotlivé migračné trasy sú popísané v ďalšej časti posudku (vplyvy na územný systém ekologickej stability).

***Vplyvy na krajinu***

Navrhované trasy rýchlostnej cesty R3 v úseku Mošovce – Horná Štubňa sú vedené Turčianskou kotlinou. Krajinu dotknutého územia tvoria takmer úplne odlesnené plochy poľnohospodársky intenzívne využívané s urbanizovanými plochami, ktoré predstavuje mesto Turčianske Teplice a vidiecke sídla (Diviaky, Mošovce, Malý Čepčín, Turčiansky Michal, Háj, Rakša, Dolná a Horná Štubňa) a líniové prvky (cesty, železničná trať, vedenia VN a pod.). Lesy sa nachádzajú po jej obvode.

Rýchlostná cesta R3 v posudzovanom úseku je smerovo a výškovo navrhnutá tak, aby čo najviac rešpektovala štruktúru sídiel a minimalizovala zásahy do zastavaných území. V scenérii krajiny bude negatívne vnímané obdobie výstavby navrhovanej činnosti. Počas výstavby dôjde k narušeniu existujúcej štruktúry krajiny, k narušeniu homogenity povrchu krajiny. Tieto vplyvy budú najvýraznejšie najmä počas realizácie zemných prác, počas hĺbenia zárezov, budovania násypov, výstavby mostných objektov.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zmene funkčnej krajinnej štruktúry dotknutého územia, potlačená, resp. čiastočne obmedzená bude poľnohospodárska funkcia, nakoľko trasa v posudzovaných variantov je navrhovaná predovšetkým cez ornú pôdu. Realizáciou rýchlostnej cesty R3 dôjde na jednej strane k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej pôdy a sprievodnej vegetácie, na druhej strane prispeje k posilneniu dopravnej funkcie územia.

Navrhovaná činnosť bude narúšať súčasnú štruktúru poľnohospodársky využívaného územia v jej okolí rozdeľovaním kompaktných plôch ornej pôdy a čiastočným zhoršením prístupu k nim, čo si vyžiada vybudovanie prístupových komunikácií, ktoré vo fáze výstavby budú slúžiť pre stavebné mechanizmy a nákladné vozidlá, po sprevádzkovaní budú slúžiť aj pre poľnohospodárske účely.

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do prevažne poľnohospodárskej krajiny bude začlenené nové líniové technické

dielo, ktoré pozmení súčasnú scenériu krajiny. Miera ovplyvnenia krajinnej scenérie realizáciou posudzovaného zámeru závisí predovšetkým od charakteru technického zásahu v krajine.

Rýchlostná cesta R3 v navrhovaných variantoch nebude v scenérii krajiny pôsobiť rušivo vzhľadom na to, že prevažná časť trasy je vedená v poľnohospodárskej krajine bez významnejších krajinných prvkov. Lokálne však bude mať vplyv na estetiku krajiny pri križovaní vodných tokov a migračných koridorov, kde budú vybudované mostné objekty, vyššie násypy a protihlukové clony, pričom ako fyzická a vizuálna bariéra bude rýchlostná cesta R3 nepriaznivo vnímaná pri vedení modrého variantu medzi obcou Rakša a Turčianskym Michalom, resp. ako vizuálna bariéra pri Dolnej Štubni estakádou vo variante zelenom 2. úprava.

Z hľadiska rekreačného potenciálu krajiny pri modrom variante dôjde počas výstavby k obmedzeniu prístupu k pamätníku obetiam 2. sv. vojny ako aj k samotnému lesoparku Bôr, ktorý je využívaný na šport, oddych, územím vedie náučný chodník. V lesoparku sa nachádza aktívne využívaná sieť cyklistických chodníčkov a cestičiek. Lokalita je taktiež využívaná rekreačnými bežcami a turistami.

Na základe analyzovaných vplyvov možno konštatovať, že zelené varianty sú menej priaznivé z hľadiska vplyvu na vnímanie krajiny, nakoľko sú vedené voľnou krajinou s ucelenými poľnohospodársky využívanými pozemkami a významnejšie ovplyvnia štruktúru a využívanie krajiny z dôvodu fragmentácie poľnohospodársky využívaných pozemkov.

***Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma***

Trasy oboch posudzovaných zelených variantov v úseku km 3,6 – 3,8 sú vedené vo vzdialenosti cca 100 m západným smerom od chráneného územia CHA Diviacke kruhy. Pri dodržaní navrhovaných opatrení sa nepredpokladá vplyv na predmet ochrany územia.

Trasy „zelených“ variantov cca v km 9 sú vedené vo vzdialenosti cca 850 m juhozápadne od CHA Žarnovica, MÚK Horná Štubňa je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 300 m západne od CHA Žarnovica, trasa modrého variantu priamo pretína CHA Žarnovica v km 29,6. CHA Žarnovica je zároveň územie európskeho významu Žarnovica (SKUEV0147), regionálny biokoridor a ramsarská lokalita Mokrade Turca. Vplyvy navrhovaných činností na CHA Žarnovica sú uvádzané v rámci vplyvov na chránené územia európskeho významu.

Trasy zelených variantov prechádzajú cca 2,4 km západne od územia národného parku Veľká Fatra a 540 m od jeho ochranného pásma. Trasa modrého variantu je v km 25,9 vedená vo vzdialenosti cca 1 km západne od NP Veľká Fatra a v km 24,35 – 27,25 pretína jeho ochranné pásmo. Vplyvy navrhovaných činností na toto chránené územie sú popísané v rámci vplyvov na chránené územia európskeho významu, keďže NP Veľká Fatra je zároveň súčasťou Natura 2000.

***Vplyvy na územný systém ekologickej stability (ÚSES)***

ÚSES je štruktúra funkcií tvorených biocentrami, biokoridormi, genofondovými lokalitami a interakčnými prvkami v jednotlivých hierarchických úrovniach. Je dôležité poznať aký vplyv má navrhovaná činnosť najmä na jednotlivé funkcie prvkov ÚSES a na integritu ich funkcie ako ekologickej siete. Táto slúži najmä na prenos genetických informácii a zabránenie

fragmentácii a izolácii jednotlivých populácií a súčasne aj ako základná štruktúra ekologickej stability krajiny.

*Regionálny biokoridor Kurací vŕšok - Vlčanová – Bodorová – Čepčínsky háj – Piešť, v RÚSES označený RBk6*

Trasy zelených variantov prechádzajú regionálnym biokoridorom na dĺžke približne 4,1 km, v úseku cca km 0,5 – 4,6, pričom ho prerušujú v celej jeho šírke. V priestore biokoridoru je plánované vybudovať križovatku Mošovce.

Trasa modrého variantu prechádza regionálnym biokoridorom na dĺžke približne 1 km, v úseku cca km 23,4 – 24,4, pričom ho prerušuje v celej jeho šírke. Ako v prípade zeleného variantu, je tu plánovaná výstavba križovatky Mošovce.

Všetky posudzované varianty spôsobia vytvorenie významnej bariéry v migračnom koridore prepájajúcom biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu, spôsobia narušenie migračnej trasy prioritných druhov fauny.

*Migračný koridor - prítok Dolinky (lokálny), overený prieskumom migrácie zveri*

Trasy zelených variantov križujú lokálny biokoridor cca v km 1,75 a trasa modrého variantu križuje lokálny biokoridor v staničení cca km 24,3.

Predpokladaný vplyv navrhovaných činností bude pozostávať v strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 40 m, dôjde k narušeniu bentickej fauny a ichtyofauny, k trvalému vyrušovaniu migrujúcich druhov počas výstavby aj prevádzky, možné sú kolízie migrujúcich druhov vtákov s vozidlami, ovplyvnenie kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania vôd z povrchového odtoku zachytených na povrchu rýchlostnej komunikácie. V prípade zeleného variantu, 2. úprava“ je bariérový účinok čiastočne zmiernený úpravou premostenia bezmenného prítoku Dolinky. V zmysle hydrogeologického posúdenia u všetkých posudzovaných trás je možné zvážiť vypúšťanie prečistených dažďových vôd aj do podzemných vôd. Návrh vypúšťania prečistených dažďových vôd do podzemných vôd je podmienený najmä výsledkami hydrogeologického prieskumu, ktorým sa overia vsakovacie schopnosti horninového prostredia (filtračné charakteristiky) a jeho samočistiaca schopnosť.

*Lokálny biokoridor Dolinka vyčlenený v ÚPN TT (LBk Dolinka), genofondová lokalita GL Dolinka (Závodie) označenie v ÚPN TT 172, v RÚSES 34, GL je situovaná na toku Dolinky medzi zastavanými územiami Turčianskych Teplíc a obce Bodorová*

Trasy zelených variantov križujú LBk Dolinka mostom dĺžky 16 m, výšky 3 m. V nive LBk sa nachádza GL Dolinka. Ovplyvnenie LBk a GL je uvažované v staničení cca km 2,3 – 2,4.

Modrý variant križuje LBk Dolinka mostom dĺžky 10 m, výšky cca 2 m. Ovplyvnenie LBk je uvažované v staničení cca km 25,5 – 25,55.

Predpokladaný vplyv navrhovaných činností bude pozostávať z odstránenia brehovej nelesnej drevinovej vegetácie, v strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 40 m, dôjde k narušeniu bentickej fauny a ichtyofauny, k trvalému vyrušovaniu migrujúcich druhov počas výstavby aj prevádzky, možné sú kolízie migrujúcich druhov vtákov s vozidlami, ovplyvnenie kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania. V súvislosti s návrhom trasy „zeleného“ variantu dôjde k záberom plochy genofondovej lokality, ale popod mostným objektom s vhodnými

parametrami (min. dĺžka 16 m a výška min. 3 m) bude možná migrácia živočíšnych druhov. Počas prevádzky sú možné kolízie migrujúcich druhov vtákov s vozidlami, ovplyvnenie kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania vôd z povrchového odtoku zachytených na povrchu rýchlostnej komunikácie. V zmysle hydrogeologického posúdenia je možné zvážiť vypúšťanie prečistených dažďových vôd aj do podzemných vôd. Návrh vypúšťania prečistených dažďových vôd do podzemných vôd je podmienený najmä výsledkami hydrogeologického prieskumu, ktorým sa overia vsakovacie schopnosti horninového prostredia (filtračné charakteristiky) a jeho samočistiaca schopnosť.

*Regionálny biokoridor Teplica (hydrický), v RÚSES označený RBk1*

Trasy zelených variantov križujú RBk Teplica mostom dĺžky cca 460 m, výšky 11 m. Ovplyvnenie RBk je uvažované v staničení km 2,85 – 2,9.

Predpokladaný vplyv trás zelených variantov na lokalitu RBk1 bude pozostávať z odstránenia brehovej nelesnej drevinovej vegetácie, v strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 50 m, dôjde k narušeniu bentickej fauny a ichtyofauny, k trvalému vyrušovaniu migrujúcich druhov počas výstavby aj prevádzky, možné sú kolízie migrujúcich druhov vtákov s vozidlami, ovplyvnenie kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania vôd z povrchového odtoku zachytených na povrchu rýchlostnej komunikácie. V zmysle hydrogeologického posúdenia je možné zvážiť vypúšťanie prečistených dažďových vôd aj do podzemných vôd. Návrh vypúšťania prečistených dažďových vôd do podzemných vôd je podmienený najmä výsledkami hydrogeologického prieskumu, ktorým sa overia vsakovacie schopnosti horninového prostredia (filtračné charakteristiky) a jeho samočistiaca schopnosť.

Modrý variant križuje RBk Teplica na dvoch úsekoch mostami dĺžky 15 m, výšky cca 4,8 m a to v staničení cca km 29,55 – 29,6, kde biokoridor je súčasťou aj CHA Žarnovica (4.stupeň územnej ochrany) a SKUEV0147 Žarnovica a v staničení cca km 29,75 – 29,95, kde modrý variant križuje bočný umelý tok Teplice, ktorý bol vybudovaný ako mlynský náhon.

Predpokladaný vplyv trasy modrého variantu na lokalitu RBk1 spočíva vo vytvorení významnej bariéry v migračnom koridore prepájajúcom biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu, v strate funkčnosti biokoridoru, dôjde k narušeniu migračnej trasy prioritných druhov fauny, dôjde k odstráneniu brehovej nelesnej drevinovej vegetácie, k strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 40 m, k ovplyvneniu kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania, je reálne riziko ohrozenia premávky plánovanej cesty kolíziami so zverou.

*Genofondová lokalita Diviacke kruhy označenie v ÚPN TT 1109, v RÚSES 103, leží v RBk6, lokalita je tiež chráneným areálom (platí 4. stupeň územnej ochrany)*

V súvislosti so spracovaním predkladanej správy o hodnotení navrhovanej činnosti sa vykonal posun trasy navrhovaného zeleného variantu v úseku c. km 3,6 – 3,8 je aktuálne vedená vo vzdialenosti cca 100 m západným smerom. Trasa zeleného variantu v tomto úseku viac menej kopíruje existujúci terén. U zeleného variantu, 2. úprava sú v km 3,6 a 3,8, doplnené priepusty umožňujúce migráciu obojživelníkov.

Predpokladaný vplyv trás zelených variantov spočíva najmä v bariérovom účinku, v trvalom vyrušovaní migrujúcich druhov vtákov, možných kolíziách vtákov a obojživelníkov s vozidlami, možné narušenie vodného režimu lokality, splach posypových solí - ovplyvnenie kvality vody. V prípade zeleného variantu, 2. úprava je bariérový účinok čiastočne zmiernený zmenou premostenia bezmenného prítoku Dolinky a vybudovaním 2 priepustov umožňujúcich migráciu obojživelníkov. V zmysle hydrogeologického posúdenia (Masiar, R., 2018, Príloha 9) je tu možné u trás „zelených" variantov zvážiť vypúšťanie prečistených dažďových vôd aj do podzemných vôd. Návrh vypúšťania prečistených dažďových vôd do podzemných vôd je podmienený najmä výsledkami hydrogeologického prieskumu, ktorým sa overia vsakovacie schopnosti horninového prostredia (filtračné charakteristiky) a jeho samočistiaca schopnosť.

Pre modrý variant sa nepredpokladá žiaden priamy vplyv, variant je vedený v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu.

*Diviacky háj – navrhovaný lesopark, súčasť migračného koridoru - Diviacky háj (pozdĺž lokálneho biokoridoru Čepčínsky potok) - Diviacky potok - Turiec – overený prieskumom migrácie zveri*

Migračným koridorom prechádzajú trasy zelených variantov v úseku cca km 6,15 – 8,1. Trasa zeleného variantu v tomto úseku viac menej kopíruje existujúci terén, navrhovaný je plytký násyp s výškou okolo 2 m. Zelený variant, 2. úprava je v súvislosti so zachovaním migrácie zveri navrhovaný úpravou nivelety a vybudovaním mostného objektu v km cca 6,5 – 6,6. Zriadenie mosta si vyžiada vybudovanie násypu v staničení cca km od 6 do 7, ktorý dosiahne najvyššiu výšku cca 10 m.

Predpokladaný vplyv trasy zeleného variantu na lokalitu spočíva v trvalom vyrušovaní druhov, v strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 500 m, v možných kolíziách migrujúcich druhov vtákov a netopierov a veľkých kopytníkov s vozidlami, v ovplyvnení kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky. Dôjde k prerušeniu migrácie živočíchov medzi dvomi časťami GL a ďalej v nadväznosti na nadregionálny biokoridor rieku Turiec. V prípade zeleného variantu, 2. úprava je bariérový účinok čiastočne zmiernený, teleso rýchlostnej cesty je vedené mostným objektom s dĺžkou 112 m, výškou cca 10 m, čím sa zachová možnosť migrácie zveri na pôvodnom teréne.

Pre modrý variant sa nepredpokladá žiaden priamy vplyv, variant je vedený v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu.

*Migračný koridor Diviacky potok, ktorý sa napája na migračný koridor Šturec – overený prieskumom migrácie zveri*

Posudzované zelené varianty prechádzajú v úseku km 9,1 – 9,4 paralelne s týmto migračným koridorom v násype, pričom v pokračovaní biokoridoru smerom k biokoridoru Šturec je na rýchlostnej ceste R3 v km cca 9,25 – 9,55 navrhnutý most nad obslužnou komunikáciou a železnicou dĺžky cca 280 m, výšky cca 9 m (zelený variant), resp. 13 m (zelený variant, 2. úprava). Migrácia zveri bude umožnená popod navrhovaný mostný objekt.

Predpokladaný vplyv zelených variantov spočíva v trvalom vyrušovaní druhov, v možných kolíziách migrujúcich druhov vtákov.

Pre modrý variant sa predpokladá žiaden priamy vplyv, variant je vedený v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu.

*Migračný koridor Motorest Šturec – overený prieskumom migrácie zveri*

Trasa modrého variantu prerušuje biokoridor v celej šírke v staničení 29,85 – 30,8, na ploche biokoridoru je naplánovaná MÚK Štubňa.

Trasa zeleného variantu prerušuje biokoridor v celej šírke v staničení 10,05 – 10,7, na ploche biokoridoru je naplánovaná MÚK Štubňa.

Predpokladaný vplyv modrého a zeleného variantu na lokalitu spočíva vo vytvorení významnej bariéry v migračnom koridore prepájajúcom biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu, ohrozenie premávky plánovanej cesty kolíziami so zverou, narušenie migračnej trasy prioritných druhov fauny.

Zelený variant, 2. úprava v staničení od cca km 10,15 do 10,8 bola niveleta z dôvodu umožnenia migrácie zveri upravená a v predmetnom úseku je vedená na estakáde. Most má dĺžku 620 m, výšku cca 11 m. Úpravou nivelety rýchlostnej cesty R3 a navrhovanou estakádou je bariérový účinok čiastočne zmiernený.

*Migračný koridor Somolický potok (lokálny), vyčlenený v ÚPN TT, v jeho nive genofondová lokalita GL Vichtiny (označenie v ÚPN TT 218/v RÚSES 70)*

Trasa modrého variantu križuje GL a LBk v úseku cca km 27,05 – 27,2.

Predpokladaný vplyv na lokalitu spočíva v trvalej likvidácii nivných a mokraďových biotopov GL, v strate prirodzeného charakteru toku v úseku cca 40 m, k odstráneniu súvislej nelesnej drevinovej vegetácie, k ovplyvneniu migrácie, v trvalom vyrušovaní živočíchov, v možných kolíziách vtákov a obojživelníkov s vozidlami. Počas prevádzky je možné ovplyvnenie kvality vody v toku posypovými látkami z vozovky, čo môže mať vplyv na druhové zloženie fauny, flóry pod oblasťou vypúšťania.

Pre zelené varianty sa nepredpokladá žiaden priamy vplyv, varianty sú vedené v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu.

*GL Bačina - Dolné lúky (Hájske terasy - označenie v ÚPN TT 219/v RÚSES 71)*

Modrý variant križuje GL cca v km 26,45 - 26,5 a v km 26,95 – 27,05 prechádza v jej tesnej blízkosti.

Predpokladaný vplyv na lokalitu spočíva v trvalej likvidácii hodnotných xerotermných a lúčnych biotopov a trvalom vyrušovaní živočíchov.

Pre zelené varianty sa nepredpokladá žiaden priamy vplyv, varianty sú vedené v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu.

*Ekoton Veľkej Fatry Horná Štubňa – Dolná Štubňa – Háj – Mošovce, v RÚSES označený RBk2*

Modrý variant križuje biokoridor v úseku 29,2 – 29,6.

Trasa modrého variantu prerušuje tento biokoridor v celej šírke. Dôjde k vytvoreniu významnej bariéry v migračnom koridore prepájajúcom biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu, ohrozenie premávky plánovanej cesty kolíziami so zverou, narušenie migračnej trasy prioritných druhov fauny.

Trasy zelených variantov budú mať vplyv na tento ekoton v súvislosti s ovplyvnením migrácie v koridore Šturec. Pre zmiernenie negatívnych vplyvov treba realizovať opatrenia pre zachovanie migrácie zveri v migračnom koridore Šturec, čo je riešené v návrhu zeleného variantu, 2. úprava.

*Porovnanie vplyvu na prvky ÚSES v rámci navrhovaných variantov*

V posudzovaných variantoch bol na základe hodnotenia identifikovaný vplyv na prvky ÚSES, po vzatí do úvahy významnosti jednotlivých dotknutých prvkov, predpokladaného charakteru ich ovplyvnenia a možnosti opatrení na zmiernenie vplyvu výstavby na ich funkčnosť v skúmanom priestore a za predpokladu, že do hodnotenia nevstupoval nulový variant, možno konštatovať, že zelený variant, 2. úprava bude z hľadiska vplyvu na prvky ÚSES najvhodnejší.

***Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme***

Trasa modrého variantu rýchlostnej cesty R3 prechádza takmer na celom úseku poľnohospodársky využívanými pozemkami, v úseku km 29,2 – 29,7 je vedená aj po lesných pozemkoch lesoparku Bôr. Vedenie trasy nemá nároky na demolácie existujúcich objektov.

Trasy zelených variantov rýchlostnej cesty R3 prechádzajú takmer na celom úseku poľnohospodársky využívanými pozemkami. Obe trasy zelených variantov rýchlostnej cesty R3 v úseku cca 6,0 – 8,3 prechádzajú v blízkosti súvislého lesného porastu (navrhovaný na lesopark Diviacky háj), ktorý sa rozprestiera západným smerom. V úseku c. km 6,2 – 6,7 sa trasy rýchlostnej cesty nachádzajú od lesa v najmenšej vzdialenosti (cca 50 m). V úseku 6,5 – 6,6 je menší lesný porast prítomný aj z východnej strany. Vedenie trás nemá nároky na demolácie existujúcich objektov.

Dotknuté obce v rámci svojich územnoplánovacích dokumentácií majú navrhované rozširovať zástavby mimo existujúceho zastavaného územia v smere k navrhovaným trasám rýchlostnej cesty.

Na základe identifikovaných vplyvov možno konštatovať, že modrý variant možno považovať za menej priaznivý z dôvodu ovplyvnenia rozvoja dotknutých obcí, ktoré majú v schválených územnoplánovacích dokumentáciách v blízkosti rýchlostnej cesty R3 navrhované viaceré plochy pre zástavbu.

***Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky***

Navrhovaná činnosť nebude mať priamy vplyv na kultúrne a historické pamiatky. Pri modrom variante v km dôjde k obmedzeniu prístupu k pamätníku obetiam 2. sv. vojny, ktorý je pamiatkovým objektom.

***Vplyvy na archeologické náleziská***

Rýchlostná cesta R3 v posudzovaných variantoch vedie priestorom bohatým na doklady pravekého či stredovekého osídlenia, kde je vysoký potenciál ich výskytu i na úsekoch bez doposiaľ evidovaných nálezísk. Rôznymi stavebnými prácami preto môže dôjsť k narušeniu archeologických lokalít, ktoré chráni zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu. Aby sa predišlo ich zničeniu, a tým i strate dôležitých informácií, je potrebné lokality preskúmať.

Vzhľadom na dostupné zhodnotenie výskytu archeologických nálezísk možno usudzovať, že v trasách navrhovaných variantov sa môžu vyskytovať archeologické náleziská, to zn. vplyvy budú rovnaké.

***Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality***

V hodnotenom území sa nachádza významná geologická lokalita Dolná Štubňa. Vzhľadom na vedenie posudzovaných variantov v dostatočnej vzdialenosti mimo predmetnú lokalitu vplyvy neočakávame.

***Vplyvy presahujúce štátne hranice***

Z hľadiska charakteru, umiestnenia a rozsahu navrhovanej činnosti je možné konštatovať, že sa jedná o činnosť lokálneho charakteru, kde sa predpokladá, že navrhovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice.

***Iné vplyvy***

Stavebná a priemyselná výroba

Z hľadiska širších súvislosti je možné vplyv na stavebnú výrobu hodnotiť ako kladný, nakoľko výstavba dopravnej infraštruktúry vyvolá dopyt po stavebných materiáloch ako je kamenivo a pod.. Zároveň dostupnosť zdrojov kameniva v blízkosti navrhovanej činnosti znižuje náklady na dopravu materiálov.

Navrhovaná činnosť nebude mať negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu. Hodnotená činnosť nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít a rozvoju priemyselnej výroby v regióne. Naopak vybudovaním rýchlostnej cesty R3 sa zjednoduší diaľková nákladná preprava k záujmovým lokalitám a zároveň môže podporiť vznik ďalších podnikateľských aktivít.

Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

Z hľadiska vplyvov na využívanie územia pre poľnohospodársku výrobu je nepriaznivejšia realizácia „zeleného variantu, 2. úprava“. Jeho realizácia spôsobí najvýznamnejší záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu a fragmentáciu poľnohospodársky využívaných pozemkov.

Z hľadiska vplyvov na lesné hospodárstvo je nepriaznivejšia realizácia modrého variantu z dôvodu väčšieho záberu lesného pôdneho fondu.

Vodné hospodárstvo

V riešenom území sa nachádzajú hydromelioračné zariadenia, ktoré by mohli byť realizáciou stavby ovplyvnené, preto bude potrebné v projektovej príprave zmapovať rozsah a funkčnosť týchto zariadení a navrhnúť technické riešenie pre zachovanie ich funkčnosti.

Dopravná infraštruktúra

Kostru súčasnej dopravnej siete tvorí cesta I/65, na ktoré sú napojené lokálne cesty III. triedy, miestne a obslužné komunikácie. Tieto budú počas výstavby využívané aj pre obsluhu staveniska, pričom sa očakávajú čiastočné dopravné obmedzenia na všetkých križovaniach cestnej infraštruktúry s rýchlostnou cestou R3.

Rýchlostná cesta R3 v zelených variantoch križuje železničnú trať, pričom je potrebné počítať s čiastočným obmedzením železničnej dopravy počas výstavby.

Všetky križovania sú navrhované ako mimoúrovňové, v čase prevádzky nebude dopravná sieť obmedzovaná okrem mimoúrovňového križovania rýchlostnej cesty R3 v km 7,420 s ul. Jozefa Lettricha, ktoré je v zelenom variante, 2. úprava zrušené. Miestna komunikácia zostane zaslepená bez možnosti prejazdu ponad rýchlostnú cestu.

Po vybudovaní rýchlostnej cesty R3 budú vplyvy na dopravu a dopravnú infraštruktúru pozitívne vzhľadom na zvýšenie komfortu a bezpečnosti cestnej dopravy s dopadom na regionálnu aj celoštátnu dopravnú sieť.

Technická infraštruktúra

Vplyvy na technickú infraštruktúru sú riešené prekládkami, ktoré sú súčasťou vyvolaných investícií.

Rekreácia, šport a cestovný ruch

Navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na existujúce objekty rekreácie a cestovného ruchu v okolí. Kúpele v Turčianskych Tepliciach po vybudovaní rýchlostnej cesty R3 vrátane jej nadväzujúcich úsekov budú dostupnejšie pre návštevníkov balneoterapeutických služieb.

Vzhľadom na to, že časť územia je aktívne využívaná na šport, turistiku a oddych, pričom zároveň územím vedie náučný chodník (lesopark Bôr), v čase realizácie modrého variantu nebude možné túto lokalitu naplno využívať ako rekreačnú a oddychovú zónu.

V juhozápadnej časti riešeného územia sa nachádza opustené poľnohospodárske letisko, ktoré by bolo možné využívať pre športové lietanie, klzákové lietanie a pod. v zmysle ÚPD Turčianske Teplice. Trasy zelených variantov zasahujú do OP letiska s obmedzením stavieb VN a VVN (1500 m a 2000 m) v dĺžke cca 3 km, modrý variant v dĺžke cca 1,3 km.

## V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

V súvislosti s navrhovanou činnosťou bolo spracované „Primerané posúdenie vplyvov navrhovanej rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa na územia sústavy Natura 2000, ktorého závery sú nasledujúce:

*ÚEV Žarnovica (SKUEV0147)*

ÚEV bude modrým variantom priamo zasiahnuté plánovanou výstavbou a prevádzkou R3 v jeho západnej časti, pričom priamy záber ÚEV predstavuje 552 $m^2$. Z hľadiska integrity ÚEV je kľúčové zachovanie spojitosti potoka Žarnovica a biotopov viazaných na jeho okolie. Táto spojitosť bude výrazne narušená priamym záberom brehových porastov potoka v mieste križovania R3, úpravou potoka a fragmentáciou biotopov a biotopov druhov s oddelením malej, neživotaschopnej časti pobrežných biotopov priliehajúcej k mostu I/65. Dá sa preto predpokladať, že dôjde k priamej likvidácii alebo degradácii biotopov na ploche asi 0,1 ha, čo tvorí asi 0,55 % z plochy ÚEV. Nepriame vplyvy však budú plošne minimálne rovnako veľké, spočívajú najmä v spustení nepriaznivých zmien štruktúry a procesov aj v biotopoch 91E0* a 6430, ktoré sú predmetmi ochrany ÚEV. Pôjde napr. o vysušovanie, rozkolísanie miestnej klímy i vodného režimu, homogenizáciu vegetácie, jej xeromorfizáciu a synantropizáciu, šírenie

inváznych a expanzívnych druhov, vznik nových ekosystémov (opusteniská a p.), straty a degradáciu biotopov ekotonovými a inými bariérovými vplyvmi a súvisiace kumulatívne a synergické vplyvy vrátane vplyvov na biotopy a druhy, ktoré sú predmetmi ochrany ÚEV. Celistvosť ÚEV teda nebude v prípade realizácie modrého variantu R3 zachovaná, ktorý spôsobí významné negatívne vplyvy na prioritný biotop 91E0 Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy a biotop 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa. Druhy, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV, budú ovplyvnené mierne negatívne.

Trasy zeleného variantu a zeleného variantu, 2. úprava nezasahujú do ÚEV Žarnovica. Integrita ÚEV nebude zelenými variantmi rýchlostnej cesty R3 významne ovplyvnená.

*ÚEV Veľká Fatra (SKUEV0238)*

Navrhované varianty rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa do ÚEV nezasahujú priamo. Najmenšia vzdialenosť modrého variantu je 950 m, zeleného variantu a zeleného variantu, 2. úprava je 2 600 m. Napriek tomu sa očakávajú vplyvy na mobilné druhy využívajúce širšie územie, pre ktoré je nevyhnutná migrácia alebo presuny medzi biotopmi alebo pohoriami. Ovplyvnené budú veľké šelmy, vydra a netopiere, ktoré sú predmetmi ochrany ÚEV Veľká Fatra.

V prípade veľkých šeliem bol zdokumentovaný významný migračný koridor priamo na mieste plánovanej MÚK Horná Štubňa (pri motoreste Šturec). Tadiaľto migrujú nielen veľké šelmy, podrobne bola zdokumentovaná aj migrácia raticovej zveri počas sezónnych alebo lokálnych presunov za zdrojmi potravy. Najmä vlky nasledujú pri love svoju korisť, preto prechádzajú rovnakými trasami. Ak bude v tomto priestore vybudovaná križovatka a cesta s oplotením bez zachovaného prechodu pre zver, dôjde k dramatickej zmene doteraz využívaného prostredia. V priestore okolo MÚK Horná Štubňa ide o rozptylový koridor, kedy sa trasy jednotlivých druhov zvierat rozchádzajú, najhlavnejšia trasa však vedie presne navrhovanou MÚK Horná Štubňa. Modrým aj zeleným variantom R3 teda dôjde k významnej izolácii a fragmentácii najmä populácie vlka dravého. Fragmentácia populácií a obmedzenie diaľkových migrácií je zásadným vplyvom spôsobeným bariérovým efektom rýchlostnej cesty R3. Hrozí izolácia jednotlivých vlčích svoriek a obmedzenie prirodzených migračných presunov v rámci karpatskej populácie. Tento vplyv sa negatívne neodrazí len v ÚEV Veľká Fatra, ale nepriamo aj v ďalších ÚEV, kde je vlk predmetom ochrany. Zelený variant, 2. úprava nevytvorí bariéru pre významný migračný koridor pri motoreste Šturec a umožní presuny raticovej zveri aj vlkov za ňou.

Očakáva sa menej významná mortalita netopierov pri love alebo presunoch, vyrušovanie svetlom, hlukom, vibráciami. Usmrcovanie netopierov pri kolíziách s dopravnými prostriedkami sa očakáva hlavne na miestach, kde cesta križuje vodný tok alebo sa približuje k lesným porastom. V prípade modrého variantu navrhnutému bližšie k ÚEV bude vplyv výraznejší.

Integrita ÚEV Veľká Fatra bude narušená v dôsledku očakávaného významného negatívneho vplyvu modrého a zeleného variantu na vlka dravého (*Canis lupus*). Integrita ÚEV Veľká Fatra nebude narušená zeleným variantom, 2. úpravou.

*ÚEV Turiec a Blatnický potok (SKUEV0382)*

Ani jeden z variantov rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa do ÚEV nezasahuje priamo. Najmenšia vzdialenosť modrého variantu je 3 300 m, zeleného a zeleného variantu, 2.

úpravy je 2 500 m. Z predmetov ochrany budú mierne negatívne ovplyvnené netopiere a vydra riečna, keďže využívajú širšie územie, teda nielen samotné ÚEV. K fragmentácii, rozčleneniu alebo narušeniu celistvosti ÚEV nedôjde. Integrita ÚEV Turiec a Blatnický potok nebude narušená žiadnym variantom R3.

*CHVÚ Veľká Fatra (SKCHVU033)*

Ani jeden z variantov rýchlostnej cesty R3 Mošovce – Horná Štubňa do CHVÚ nezasahuje priamo. Najbližšia vzdialenosť modrého variantu je 1 000 m, zeleného a zeleného variantu, 2. úprava je 3 000 m. Významný negatívny vplyv modrého variantu rýchlostnej cesty R3 bol vyhodnotený na výra skalného z dôvodu významného ovplyvnenia lovísk až dvoch z celkových 6 - 9 párov v CHVÚ. Jeden pár hniezdi v kameňolome v Rakši, druhý pár hniezdi v kameňolome pri obci Mošovce, t.j. v blízkosti plánovanej trasy rýchlostnej cesty R3, pričom sa významne zredukuje potravná ponuka výra skalného, čo môže mať vplyv na opustenie hniezdiska v Rakši (vzdialenosť 1280 m od modrého variantu) a teda zníženie aktuálnej hniezdnej početnosti. Vysoké je tiež riziko priamej mortality pri kolíziách s dopravnými prostriedkami.

Integrita CHVÚ Veľká Fatra bude narušená v dôsledku očakávaného významného negatívneho vplyvu modrého variantu na výra skalného (*Bubo bubo*). Integrita CHVÚ Veľká Fatra nebude narušená zeleným variantom ani zeleným variantom, 2. úprava.

<u>Kumulatívne a synergické vplyvy</u>

Najzávažnejším kumulatívnym vplyvom dopravnej infraštruktúry všeobecne je vytváranie nových bariér a zosilňovanie bariérového efektu, znižovanie priechodnosti územia pre migráciu zveri. Bariérovým efektom sú ovplyvnené najmä druhy s dobrou lokomočnou schopnosťou a migrujúce živočíchy. Kumulatívny vplyv tohto typu možno očakávať aj v dôsledku realizácie hodnoteného úseku rýchlostnej cesty R3.

Vo vzťahu k migrácii veľkých šeliem je už v súčasnosti značne sťažený prechod medzi Malou a Veľkou Fatrou a to najmä v dôsledku vysokej intenzity dopravy údolím Váhu. V blízkej budúcnosti situáciu zrejme sťaží výstavba chýbajúceho úseku diaľnice D1 Turany – Hubová. Na východe, medzi Veľkou Fatrou a Nízkymi Tatrami, sa priechodnosť postupne tiež zhoršuje. Relatívne najlepšia situácia je na juhu až západe Veľkej Fatry, kde je migrácia najmenej problémová.

Zo severnej strany Veľkej Fatry je dnes silným faktorom cesta I/18 v súbehu s diaľnicou D1, ktorých vplyv na šelmy je podrobne rozpracovaný v príslušných primeraných posúdeniach. Plánovaná cesta R3 v trase Martin – Horná Štubňa z toho dôvodu bude významným bariérovým prvkom pre šelmy migrujúce cez Turčiansku kotlinu. Kvôli existujúcim aktivitám a stavbám v krajine je tu migračný priestor zredukovaný na niekoľko koridorov, ktorými sa môžu šelmy pohybovať medzi Veľkou Fatrou a Lúčanskou časťou Malej Fatry. Najväčšími obmedzujúcimi faktormi migrácie sú:

- sídelné jednotky a zástavba,
- absencia lesnatých častí a kompaktnej drevinovej vegetácie medzi pohoriami,
- veľkobloky ornej pôdy,
- frekventované cestné ťahy (najmä cesta I/65),
- železnica.

Migrácia šeliem a ďalších terestrických cicavcov je viazaná najmä na biokoridor Mošovce – Socovce - Turčiansky Ďur – Blažovce. Medvede pravidelne migrujú Mošovskými alejami hlboko do kotliny, kde je potenciálne možné pokračovať až do Malej Fatry.

V okrese Turčianske Teplice nebol doteraz hodnotený jeden z najvýznamnejších a najrozsiahlejších biokoridorov Horná Štubňa – Turček, ktorým sa pohybujú všetky terestrické druhy cicavcov vrátane rysa, vlka a medveďa medzi pohorím Kremnické vrchy a Žiar. Vzhľadom na blízkosť Veľkej Fatry ide o významné miesto, ktorým môže prebiehať tok génov ďalej na juh, západ (Vtáčnik, Strážovské vrchy) a cez pohorie Žiar aj do Malej Fatry.

Rýchlostná cesta R3 bude križovať migračné trasy využívané pre diaľkové migrácie aj pre sezónne presuny a hľadanie zdrojov potravy. V prípade absencie alebo nevhodne navrhnutých prvkov na zmiernenie bariérového vplyvu hrozí izolácia populácií šeliem aj v západnom smere (populácie Veľkej Fatry) ako i smerom na juh a východ od Veľkej Fatry. Už dnes možno geneticky odlíšiť jedince severnej a južnej časti Slovenska, pričom genetická línia vedie údolím Váhu a podtatranskou kotlinou.

Navrhovateľ dlhodobo pripravuje výstavbu základného severo-južného cestného prepojenia, ktorého súčasťou je aj rýchlostná cesta R3 Martin - Horná Štubňa vedená Turčianskou kotlinou s parciálnym posudzovaným úsekom Mošovce – Horná Štubňa, pričom úsek Horná Štubňa - obchvat je už v súčasnosti v prevádzke v polovičnom profile.

Kumulatívne a synergické vplyvy v kombinácii so súčasnou nosnou dopravnou infraštruktúrou v dotknutom území, ktorú tvoria cesty I/65, I/14 a II/519 a železničné trate č. 145 Horná Štubňa – Prievidza a č. 171 Zvolen – Diviaky – Vrútky, prebiehajúcou výstavbou lesných ciest s veľkoplošnými tzv. sanitárnymi rubmi fragmentujúcimi lesné ekosystémy v priľahlých častiach ÚEV Veľká Fatra i mimo ÚEV, môžu významne negatívne dopadať prinajmenšom na predmety ochrany ÚEV Veľká Fatra vlka dravého, rysa ostrovida a medveďa hnedého.

K vzájomnej prepojenosti území sústavy Natura 2000 je potrebné zdôrazniť, že výstavba rýchlostnej cesty R3 bez komfortného zabezpečenia migrácie (priechodnosti) najmä veľkých šeliem cez Turčiansku kotlinu, t. j. medzi pohoriami Veľká Fatra – Malá Fatra – Žiar - Kremnické vrchy bude vždy znamenať vysoké riziko významnosti vplyvov na integritu území Natura 2000 v dotknutej oblasti. Vzájomná izolovanosť týchto orografických celkov nesmie byť výstavbou rýchlostnej cesty R3 zosilnená, naopak koherencia sústavy Natura 2000 musí zostať zachovaná.

## VI. ROZHODNUTIE VO VECI

### 1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, záverov správy o hodnotení navrhovanej činnosti, odborného posudku, doručených stanovísk, verejného prerokovania a za súčasného stavu poznania

**s ú h l a s í**

s realizáciou navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Mošovce - Horná Štubňa“ za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## 2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona MŽP SR **súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa variante zelenom, 2. úprava uvedeného v správe o hodnotení navrhovanej činnosti** a popísaného v bode II.6. tohto záverečného stanoviska.

## 3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení navrhovanej činnosti a odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov, sa na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

**Územnoplánovacie opatrenia**

Po vydaní Záverečného stanoviska MŽP SR na podnet navrhovateľa bude potrebné zo strany dotknutých obcí a samosprávneho kraja v aktualizácii územnoplánovacej dokumentácie vyčleniť územnú rezervu pre odporúčanú trasu rýchlostnej cesty R3. Aktualizáciu územnoplánovacej dokumentácie je potrebné spracovať v súčinnosti s navrhovateľom.

**Technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia**

Na základe vyhodnotenia vplyvov identifikovaných v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, doručených stanovísk dotknutých subjektov a odborného posudku, odporúčame pre variant zelený, 2. úprava nasledovné opatrenia a podmienky:

1. na základe vyhodnotenia vplyvov identifikovaných v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, ktoré sú v zmysle pripomienok a odborného posudku v ďalšom stupni projektovej prípravy z hľadiska úpravy technického riešenia odsúhlaseného variantu preriešiť dopravný uzol v mieste MÚK Horná Štubňa s napojením cesty I/65 a cesty I/14 a to z toho dôvodu, že vybudovaním estakády s umožnením usmerňovanej migrácie zveri v tomto úseku navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R3 je očakávaný silnejúci tlak migrujúcej zveri na relatívne obmedzenom priestore (MÚK, cesta I/65, cesta I/14, motorest, čerpacia stanica, blízkosť zástavby a železnice), čo môže mať vplyv na zvýšenie kolíznych situácii a nárast úmrtia zvierat na ceste I/65 a I/14, alternatívne preveriť možnosť vybudovať v tomto priestore ekodukt, ktorý by riešil migráciu zveri v dotknutom území komplexne,

2. zrealizovať inžinierskogeologický prieskum, na základe ktorého by bolo možné optimalizovať smerové a výškové vedenie rýchlostnej cesty R3, navrhnúť hospodárne zakladanie objektov a posúdiť vhodnosť využitia výkopových zemín do zemného telesa rýchlostnej cesty R3,
3. zrealizovať hydrogeologický prieskum za účelom overenia možnosti vypúšťať prečistené dažďové vody z vozovky cez vsakovacie zariadenia do horninového prostredia a posúdiť návrh vsakovania z hľadiska vplyvu na podzemné vody,
4. osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd,
5. všetky vody z povrchového odtoku zachytené na cestných komunikáciách prečistiť v odlučovačoch ropných látok, pričom v úseku, kde trasa rýchlostnej cesty R3 prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach, v oblasti aglomerácie Turčianske Teplice – Diviaky a v úseku prechádzajúceho okolo poľnohospodárskej farmy v Dolnej Štubni odvádzať prednostne do povrchových vôd, overiť hydrotechnickými výpočtami kapacitu príslušných recipientov,
6. navrhnúť mostné objekty ponad toky tak, aby bola zachovaná priechodnosť pod mostnými objektmi pre migráciu živočíchov a umožniť prechod vydry riečnej „suchou cestou“ alebo umiestniť lávku nad priemernou hladinou vody (tzv. vydrí chodník),
7. dĺžku mostov upraviť tak, aby sa minimalizovali zásahy do brehových porastov,
8. pri úprave tokov ponechať prirodzené koryto, úpravy brehov navrhnúť iba bezprostredne v kontakte so stavbou,
9. depónie humusu a ostatných sypkých materiálov situovať v dostatočnej vzdialenosti od vodných tokov tak, aby nedochádzalo k ich zanášaniu,
10. v identifikovaných rizikových úsekoch, kde rýchlostná cesta R3 križuje migračné trasy vtákov a netopierov (na mostných objektoch a medzi lesnými porastmi) treba na zmiernenie ich kolízií s dopravnými prostriedkami inštalovať zábrany, ich návrh konzultovať s pracovníkmi ŠOP,
11. na základe aktualizácie hlukovej štúdie optimalizovať návrh protihlukových opatrení,
12. v úsekoch, kde zábranu proti kolízii vtákov a netopierov budú plniť protihlukové steny, tieto realizovať prednostne z nepriehľadného nelesknúceho sa materiálu, prípadne iné opatrenie,
13. aktualizovať rozptylovú štúdiu,
14. spracovať pedologický prieskum a elaborát záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývky a lesnej hrabanky v súlade s platnou legislatívou,
15. vypracovať projekt rekultivácie dočasných záberov poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu,
16. navrhnúť optimálne sklony zárezov, násypov z dôvodu minimalizácie záberov poľnohospodárskeho pôdneho fondu, lesných pozemkov z dôvodu minimalizácie výrubov, zásahov do biotopov a biokoridorov,
17. navrhnúť spôsob maximálneho využitia výkopových zemín z vlastnej stavby,
18. spracovať dendrologický prieskum, inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín,

19. spracovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie biotopov,
20. aktualizovať migračnú štúdiu,
21. navrhnúť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia t. j. s využitím predovšetkým geograficky pôvodných a tradičných druhov drevín (vylúčiť výsadbu inváznе sa správajúcich druhov),
22. najmenšia výška oplotenia má byť v súlade s platnými technickými predpismi, avšak vzhľadom na migráciu raticovej zveri (aj jeleňov) oplotenie rýchlostnej cesty R3 vo vybraných úsekoch upraviť v zmysle aktualizácie migračnej štúdie v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (výška oplotenia najmenej 4 m) a zároveň oplotenie musí byť odolné voči poškodeniu zverou a je potrebné ho naviazať na mostné objekty,
23. spracovať archeologický prieskum,
24. zrealizovať protikorózny, geoelektrický a seizmický prieskum,
25. zabezpečiť primárne posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode),
26. spracovať návrh mimostaveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne - lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie,
27. navrhnúť a umiestniť stavebné dvory v environmentálne vhodných lokalitách, pri ich lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby dopravná obsluha stavby neobťažovala obyvateľstvo,
28. odporučiť optimálny zdroj násypového materiálu z hľadiska dopravnej vzdialenosti a vplyvov na životné prostredie,
29. upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti,
30. nevytvárať medziskládky v územiach s výskytom biotopov, nezasypávať nimi mokraďové lokality a brehy vodných tokov,
31. podrobne špecifikovať množstvo a spôsob zhodnotenia, prípadne zneškodnenia odpadov počas výstavby a prevádzky,
32. rešpektovať protipovodňovú ochranu územia a technické riešenie mostov navrhnúť podľa požiadaviek príslušného správcu povodia,
33. riešiť strety záujmov výstavby navrhovanej činnosti s existujúcou infraštruktúrou vrátane hydromeliorácií a upresniť technický návrh vyvolaných investícií, prerokovať ich s dotknutými organizáciami,
34. vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia v spolupráci s dotknutými obcami,
35. rešpektovať požiadavky Ministerstva obrany Slovenskej republiky z hľadiska prejazdnosti a obslužnosti cesty I/64, I/14 a železničnej trate č. 170 Vrútky – Zvolen,

36. vypracovať plán organizácie výstavby vrátane podmienok zabezpečenia obsluhy územia počas obmedzenia dopravy na existujúcej cestnej a železničnej sieti,
37. zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v trase navrhovanej činnosti v zmysle platnej legislatívy,
38. v príslušných častiach dokumentácie spracovať návrh monitoringu vybraných zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu) a projekt geotechnického monitoringu.
39. začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť Národnému centru vojenskej dopravy ozbrojených síl Slovenskej republiky,
40. pred začatím výstavby zabezpečiť vytýčenie hlavných bodov trasy, výrazným a trvalým spôsobom vyznačiť hranice trvalého, dočasného a ročného záberu stavby,
41. v prípade potreby zabezpečiť záchranný archeologický výskum pred začiatkom výstavby,
42. vykonať dokumentáciu pôvodného stavu (pasport) existujúcich prístupových ciest a nehnuteľností, ktoré by mohli byť poškodené alebo ohrozené staveniskovou dopravou a samotnou stavbou,
43. pred zahájením stavebných prác je potrebné vypracovať havarijný a protipovodňový plán,
44. počas výstavby realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia,
45. priebežne zabezpečovať odstraňovanie inváznych druhov rastlín z priestoru trvalých a dočasných záberov stavby (skládky, stavebné dvory, okolie prístupových ciest, okolie všetkých vodných tokov),
46. v mieste identifikovanej migrácie zveri cez stavenisko ponechať bezpečný koridor pre jej pohyb,
47. v rámci plánu organizácie výstavby vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku a prašnosti v blízkosti zástavby, vylúčiť práce v nočných hodinách, ako aj v dňoch pracovného pokoja,
48. zabezpečiť prístup techniky na obhospodarovanie poľnohospodárskej, resp. lesnej pôdy,
49. plochy na území staveniska, kde je pravidelný pohyb vozidiel udržiavať čisté, bez výskytu uvoľneného povrchového materiálu a na vhodne spevnenom povrchu,
50. počas suchého obdobia zabezpečiť skrápanie komunikácií, prašných plôch, aby nedochádzalo k resuspenzii tuhých častíc z povrchov ciest,
51. dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri skladovaní a prevoze sypkých materiálov,
52. zabezpečiť čistenie verejných komunikácií využívaných ako trasy staveniskovej dopravy,
53. dočasne zabraté pozemky po ukončení výstavby vrátiť ich pôvodnému účelu
54. výrub stromovej a krovitej zelene realizovať výlučne v mimohniezdnom a mimovegetačnom období a len v nevyhnutnom rozsahu,
55. počas výstavby dreviny nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti stavby, trás staveniskovej dopravy musia byť zabezpečené proti poškodeniu,

56. zabezpečiť základnú starostlivosť o depónie humusu a lesnej hrabanky, aby nedošlo k jeho rozkrádaniu, rozplavovaniu, aby nedošlo k negatívnemu ovplyvneniu jeho vlastností (ochrana pred zaburinením, porastom samonáletu drevín),
57. z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd,
58. počas čerpania podzemných vôd a ich vypúšťania do povrchových vôd alebo do podzemných vôd pri zakladaní stavieb, resp. v prípade odberu povrchovej vody z vodných tokov, v prípade odberu podzemnej vody, je potrebné postupovať v zmysle platnej legislatívy,
59. v prípade výraznejších zrážok je povinnosť dôsledne sledovať hlásenia o povodňovej aktivite, aby sa mohli vykonať opatrenia pred prípadným zaplavením staveniska, resp. splavením materiálov stavby do tokov,
60. pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami zabezpečiť všetky opatrenia v súlade s platnými právnymi predpismi
61. v prípade havarijného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia je povinnosť tento únik a kontaminovanú zeminu odstrániť,
62. zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia a environmentálny dozor stavby,
63. zabezpečiť geotechnický monitoring a geologický dozor stavby,
64. v prípade archeologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav,
65. nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve,
66. pred odovzdaním stavby do užívania vykonať kontrolu účinnosti navrhovaných a následne realizovaných protihlukových opatrení s následným adekvátnym zhodnotením účinnosti týchto opatrení vzhľadom k aktuálne platnej legislatíve v oblasti verejného zdravotníctva, v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku resp. sa počas prevádzky predmetnej stavby vyskytnú oblasti s možným prekročením prípustných hodnôt hluku navrhovateľ bezodkladne zabezpečí návrh účinných protihlukových opatrení, ktoré predloží na príslušný RÚVZ s následnou realizáciou účinných protihlukových opatrení,
67. v prípade stanovenia podmienok a požiadaviek v rámci územného, resp. stavebného konania sledovať vybrané zložky životného prostredia, pri preukázaní nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu tieto operatívne riešiť vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.
68. zabezpečiť pokračovanie monitoringu vybraných zložiek životného prostredia podľa odporúčaní z poprojektovej analýzy,
69. dodržiavať všetky technické, technologické, havarijné a organizačné predpisy a nariadenia, nakladať s odpadmi v zmysle platnej legislatívy,
70. dôsledne sledovať, aby sa v záujmovom území nezačali ďalej šíriť druhy nepôvodné, invázne, ale aj druhy ruderálne.

Navrhnuté opatrenia sú technicky a ekonomicky realizovateľné. Ďalšie opatrenia na elimináciu a minimalizáciu vplyvov na životné prostredie vyplývajúce zo záverov odporúčaných štúdií a prieskumov je potrebné doplniť a dopracovať v ďalšom povoľovacom konaní v zmysle Záverečného stanoviska MŽP SR a vyhodnotiť ich poprojektovou analýzou - monitoringom vybraných zložiek životného prostredia

## 4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia je potrebné spracovať projekt monitoringu, ktorý by mal obsahovať návrh na monitorovanie abiotických a biotických zložiek životného prostredia. Predmetom záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, u ktorých realizácia navrhovanej činnosti vo vybranom variante spôsobuje zmenu kvantifikovateľných charakteristík.

Na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení je potrebné vykonať:

*Monitoring kvality ovzdušia*

Účelom monitoringu je posúdenie úrovne imisií znečisťujúcich látok a posúdenie ich zmien, ktoré môžu nastať v dôsledku výstavby a následne prevádzky líniovej stavby. Monitoring kvality ovzdušia sa odporúča vykonávať:

- v zastavaných územiach Turčianskych Teplíc na západnom okraji ochranného pásma I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a v Dolnej Štubni.

*Monitoring hluku a vibrácií*

Účelom monitoringu hluku je posúdenie úrovne imisií hluku vo vonkajšom prostredí a posúdenie ich zmien, ktoré môžu nastať v dôsledku výstavby a následne prevádzky líniovej stavby. Monitorovacie body budú situované v obývaných lokalitách tak, aby bolo možné v budúcnosti zhodnotiť nárast respektíve úbytok imisií hluku spôsobený výstavbou a prevádzkou cestnej komunikácie. Monitoring hluku sa odporúča vykonávať:

- v zastavaných územiach Turčianskych Teplíc na západnom okraji ochranného pásma I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a v Dolnej Štubni.

*Monitoring povrchových a podzemných vôd*

Cieľom monitoringu vôd je sledovať vplyv rýchlostnej komunikácie na povrchové a podzemné vody, ktoré sú dotknuté výstavbou a neskôr aj prevádzkou rýchlostnej komunikácie.

Monitoring povrchových vôd sa odporúča vykonávať v oblasti križovania vodných tokov s navrhovanou rýchlostnou cestou:

- bezmenný potok (pravostranný prítok Dolinky), tok Dolinka, tok Teplica, Ivančinský potok a Čepčínsky potok.

Výstavba rýchlostnej cesty R3 v úseku Mošovce – Horná Štubňa bude mať vplyv na hydrogeologický komplex kvartérnych sedimentov. Monitoring podzemných vôd v súvislosti s potenciálnym ovplyvnením kvality odporúčame vykonávať najmä v okolí trasy rýchlostnej cesty vedenej v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Turčianskych Tepliciach. Do monitorovacej siete zahrnúť aj existujúce vodárenské zdroje v blízkosti

navrhovaných trás rýchlostnej cesty. Hĺbka a zabudovanie monitorovacích vrtov bude upresnená podľa výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu.

*Monitoring bioty*

Odporúča sa monitorovať vplyv navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R3 vo vzťahu k chráneným územiam resp. ich predmetu ochrany. Ďalej je potrebné monitorovať funkčnosť objektov realizovaných za účelom ochrany bioty (migračné objekty, zábrany a pod.)

Monitorovať úsek rýchlostnej cesty po výstavbe priebežne (po dobu 3 rokov) za účelom zistenia mortality vtáctva a zistenia dopadu výstavby na druhy európskeho významu. Podľa výsledkov upraviť opatrenia týkajúce sa zábran, vrátane protihlukových bariér, resp. starostlivosti o výsadbu rastlín/drevín na objektoch rýchlostnej cesty.

Monitoring výskytu inváznych druhov rastlín v priestore záberov stavby a to počas výstavby a počas prevádzky s cieľom zabrániť ich invázii podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pri pozitívnom náleze bude vyplnený „Evidenčný list inváznych druhov rastlín“, ktorý bude pravidelne zasielaný na ŠOP SR. Stavebník, prevádzkovateľ rýchlostnej cesty zabezpečí likvidáciu spoločenstiev inváznych druhov rastlín.

*Monitoring pôdy*

Trasa rýchlostnej cesty R3 v úseku Mošovce - Horná Štubňa je v prevažnej časti vedená poľnohospodársky využívanými pozemkami. Monitoring pôd v okolí cestných komunikácií musí zabezpečovať identifikáciu vplyvu stavebných činností pri budovaní cestnej siete, ako aj vplyv prevádzky motorových vozidiel po cestnej sieti na pôdy.

Projekt monitoringu s konkrétnymi polohami monitorovacích miest, so stanovením rozsahov sledovaných charakteristík, so stanovením metodík, časového harmonogramu bude spracovaný vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

Kontrola dodržiavania stanovených podmienok bude vykonávaná príslušnými orgánmi štátnej správy.

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, ktorá bola predmetom posudzovania vplyvov podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

a) systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti,

b) kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti,

c) zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné

vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení navrhovanej činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

**5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou**

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti bolo doručených celkovo 13 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti. Všetky doručené stanoviská boli akceptované a opodstatnené pripomienky boli premietnuté do kapitoly VI.3 tohto záverečného stanoviska. V tomto záverečnom stanovisku, v kapitole III. 4 *Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení,* MŽP SR odôvodnilo akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

## VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

**1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci**

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 5 zákona na základe správy o hodnotení navrhovanej činnosti, stanovísk doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, záznamu z verejného prerokovania a odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, vrátane možných rizík z havárií a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení.

Z posúdenia predmetnej správy o hodnotení navrhovanej činnosti, stanovísk, verejných prerokovaní a odborného posudku nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odporúčanie navrhovanej činnosti.

Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti neprináša táto významné negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by limitovali jej odsúhlasenie. Predpokladané negatívne vplyvy sú zmierniteľné a eliminovateľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami.

Po zvážení všetkých súvislostí vyplývajúcich z procesu posudzovania bol odsúhlasený pre ďalší postup riešenia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Mošovce - Horná Štubňa“ variant zelený, 2. úprava a to pri dodržaní opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Dôležitou súčasťou celkového hodnotenia je aj vyhodnotenie doručených stanovísk s vyjadrením sa k navrhovanej činnosti, resp. k dokumentácii. Celkovo bolo k správe o hodnotení navrhovanej činnosti doručených 13 písomných stanovísk, z toho 8 od štátnych

orgánov a organizácií, 3 stanoviská dotknutých obcí a 2 stanoviská od dotknutej verejnosti. Zaslané stanoviská možno rozdeliť do piatich skupín:

- súhlasné stanoviská s navrhovaným zámerom,
- súhlasné stanoviská s navrhovaným zámerom s preferenciou zelených variantov,
- súhlasné stanoviská s navrhovaným zámerom pri dodržaní požadovaných podmienok a opatrení, ktoré budú zapracované do záverečného stanoviska MŽP SR,
- stanoviská bez vyjadrenia k navrhovanému zámeru, avšak s dodržaním požiadaviek v zmysle platnej legislatívy,
- nesúhlasné stanoviská s navrhovaným zámerom a s preferenciou nulového variantu.

Rezortný a povoľujúci orgán vyjadril k navrhovanej činnosti súhlasné stanovisko pri dodržaní zmierňujúcich opatrení.

Mesto Turčianske Teplice ako dotknutá obec vo svojom stanovisku súhlasí s navrhovaným zámerom a preferuje zelený variant 2. úprava.

Mošovce ako dotknutá obec vo svojom stanovisku súhlasí s navrhovanou činnosťou a preferuje zelený variant 2. úprava pri dodržaní navrhovaných opatrení.

Rakša ako dotknutá obec vo svojom stanovisku súhlasí s navrhovanou činnosťou a preferuje zelený variant.

Háj ako dotknutá obec stanovisko nezaslalo.

Žilinský samosprávny kraj dotknutý navrhovanou činnosťou stanovisko nezaslal.

Doručené stanoviská od dotknutých orgánov sa vyjadrili súhlasne k navrhovanej činnosti a špecifikovali požiadavky a podmienky, ktoré je potrebné v ďalšej príprave zohľadniť.

Dotknutá verejnosť zastúpená Združením domových správ, vo svojom stanovisku požaduje dodržať všetky legislatívne postupy, ktoré vyplývajú z príslušných zákonov Slovenskej republiky.

Dotknutá verejnosť zastúpená občianskym združením Ochrana prírody, krajiny a vôd Slovenskej republiky, vo svojom vyjadrení pripomienkuje neobjektívne vyhodnotenú opodstatnenosť realizácie navrhovanej činnosti a následné posúdenie vplyvov, pričom použité multikriteriálne hodnotenie považuje za účelovo nastavené a pri úprave jednotlivých kritérií by jednoznačne vyšiel ako najvýhodnejší nulový variant.

V priebehu procesu posudzovania sa nezistili žiadne skutočnosti, ktoré by po realizácii opatrení uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a podmienok uvedených v záverečnom stanovisku závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia alebo zdravie obyvateľov dotknutého územia.

MŽP SR listom č. 8182/2019-1.7/ac, 61790/2019 zo dňa 25. 11. 2019 oznámil podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

Združenie domových samospráv reagovalo na upovedomenie žiadosťou o kópiu podkladov podľa § 23 ods. 1 a ods. 4 správneho poriadku a súčasne aj ako žiadosť o informácie podľa zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení

niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) (ďalej len „zákon o slobode informácií“), a o zvolanie ústneho pojednávania za účelom vykonania o konzultácií podľa § 63 zákona a žiadosti o poučenie § 3 ods. 2 správneho poriadku. MŽP SR dalo účastníkovi konania, možnosť využiť svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámiť sa s podkladmi, prípadne požiadať pri nahliadnutí do spisu o kópiu tohto spisu. MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady pre rozhodnutie. V uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona.

MŽP SR zároveň uvádza, že zámer navrhovanej činnosti, rozsah hodnotenia a správa o hodnotení boli v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona zverejnené a verejnosti dostupné na webovom sídle ministerstva a zároveň boli dostupné prostredníctvom zverejnenia dotknutými obcami Mošovce, Háj, Rakša a mestom Turčianske Teplice v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona. V súvislosti so žiadosťou o informácie podľa zákona o slobode informácií MŽP SR uvádza, že k predmetnej žiadosti sa vyjadrila Sekcia legislatívy a práva, odbor práva Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky. V súvislosti so žiadosťou o poučenie MŽP SR uvádza, že na základe jej obsahu ju možno považovať za žiadosť o výklad legislatívneho predpisu. MŽP SR nie je podľa Ústavy Slovenskej republiky, ako základného zákona štátu, oprávnené poskytovať záväzné výklady zákonov a iných všeobecne záväzných právnych predpisov na úseku životného prostredia. Z tohto dôvodu sa k predmetnej žiadosti o poučenie MŽP SR nevyjadrilo.

Na základe uvedeného príslušný orgán súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti v navrhovanom realizačnom variante zelenom, 2. úprava s podmienkou realizácie podmienok uvedených v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

## 2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky, možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť. Na MŽP SR bolo podľa § 35 zákona doručených 13 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávy a dotknutej verejnosti. Všetky stanoviská boli akceptované a podmienky z nich vyplývajúce sú zahrnuté do podmienok pre navrhovanú činnosť v časti VI. 3. tohto záverečného stanoviska. Na verejnom prerokovaní neboli vznesené žiadne námietky proti realizácii navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante zelenom, 2. úprava.

Predložené relevantné písomné stanoviská k navrhovanej činnosti boli akceptované, akceptované čiastočne, resp. akceptované primerane k navrhovanej činnosti a zapracované do záverečného stanoviska, niektoré pripomienky z hľadiska ich obsahu sa neakceptovali. V tomto záverečnom stanovisku, v kapitole III.4 *Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení*, MŽP SR odôvodnilo akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

## VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

### 1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Anton Čaja, PhD.

### 2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ing. Roman Skorka

riaditeľ odboru

### 3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 29. 05. 2020

## IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná dotknutá verejnosť. Dotknutou verejnosťou, ktorá má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Mošovce - Horná Štubňa je:

- Ochrana prírody, krajiny a vôd Slovenskej republiky, Nezábudková 812/40, 821 01 Bratislava,
- Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava,
- Klub Priateľov horskej cyklistiky Turčianske Teplice, Slobody 362/70, 039 01 Turčianske Teplice.

## X. POUČENIE O ODVOLANÍ

### 1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

### 2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásty deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona.

### 3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

Rozdeľovník

Doručuje sa *(elektronicky)*

*Dotknutá obec/ účastník konania:*

1. Mestský úrad Turčianske Teplice, Partizánska 413/1, 039 01 Turčianske Teplice
2. Obecný úrad Mošovce, Kollárovo námestie, 038 21 Mošovce
3. Obecný úrad Rakša, Rakša 81, 039 01 Turčianske Teplice
4. Obecný úrad Háj, Háj 176, 039 01 Turčianske Teplice
5. Klub Priateľov horskej cyklistiky Turčianske Teplice, Slobody 362/70, 039 01 Turčianske Teplice
6. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava
7. Ochrana prírody, krajiny a vôd Slovenskej republiky, Nezábudková 812/40, 821 01 Bratislava

*Povoľujúci orgán (elektronicky):*

8. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava 15

*Dotknutý orgán (elektronicky):*

9. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
10. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
11. Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
12. Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, , ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice
13. Okresný úrad Martin so sídlom v Turčianskych Tepliciach, Úsek cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice
14. Okresný úrad Martin, Pozemkový a lesný odbor, P. Mudroňa 45, 036 01 Martin
15. Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor krízového riadenia, ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice
16. Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Martine, Kuzmányho 27, 036 80 Martin
17. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
18. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
19. Dopravný úrad, Divízia civilného letectva, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
20. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Martine, Viliama Žingora 30, 036 01 Martin
21. Okresný úrad Žilina, Odbor výstavby a bytovej politiky, Andreja Kmeťa 17, 010 01 Žilina
22. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, Limbová 2, P.O.BOX 52, 837 52 Bratislava 37
23. Slovenské liečebné kúpele Turčianske Teplice, a.s., ul. SNP 519, 039 12 Turčianske Teplice
24. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
25. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU

*Rezortný orgán (elektronicky):*

26. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15