



“Rýchlostná cesta R3 Martin - Horná Štubňa”

Zámer EIA

September 2009

Spracovateľ dokumentácie:

EKOJET spol. s r.o.
priemyselná a krajinná ekológia



Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava, Slovenská republika
Tel.: (+421 2) 45 69 05 68
e-mail: info@ekojet.sk
www.ekojet.sk

Úvod

Predmetom tohto zámeru EIA je výstavba rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa. Zámer je vypracovaný podľa zákona NR SR č. 287/2009, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z.

I. Základné údaje o navrhovateľovi

- 1. Názov:** Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
2. Identifikačné číslo: 35 919 001
3. Sídlo: Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
4. Oprávnený zástupca navrhovateľa: Ing. Juraj Čermák, CSc.
5. Kontaktná osoba a miesto konzultácie: Ing. Želmíra Pavlíková, Ing. Martin Fusko,
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Investičný odbor Žilina
Radlinského 13, 010 01 Žilina
tel.: 041/510 40 42, 041/510 40 44,
e-mail: zelmira.pavlikova@ndsas.sk, martin.fusko@ndsas.sk

II. Základné údaje o zámere

1. Názov

„Rýchlostná cesta R3 Martin – Horná Štubňa“

2. Účel

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa je nájsť vhodné vedenie nového koridoru cesty medzinárodného významu v predmetnom úseku, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.

3. Užívateľ

Motoristická verejnosť.

4. Charakter navrhovanej činnosti

V zmysle zákona NR SR č. 287/2009 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. činnosť: „Rýchlostná cesta R3 Martin – Horná Štubňa predstavuje novú činnosť v danom území.

5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Hodnotená činnosť je umiestnená na území Žilinského kraja, v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice. Trasa hodnotenej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch prechádza nasledujúcimi katastrálnymi územiami dotknutých sídelných útvarov: Martin, Turčianske Teplice, Dražkovce, Horný Kalník, Žabokreky, Belá – Dulice, Necpaly, Košťany nad Turcom, Príbovce, Rakovo, Daňová, Karlová, Blatnica, Laskár, Socovce, Mošovce, Bodorová, Rakša a Háj.

6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti (mierka 1:50 000)

Prehľadná situácia sa nachádza v Prílohách - pozri mapa č.1.

7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaná doba začatia výstavby..... rok 2014
Predpokladaná doba ukončenia výstavby..... rok 2017
Predpokladaná doba skončenia prevádzky nie je stanovená

8. Stručný opis technického a technologického riešenia

V úvode prác bolo na úseku Martin – Horná Štubňa študovaných 5 trás základných variantov s označením A1 až D1 a E a ich 4 podvarianty s označením A2 až D2. Variantné návrhy vedenia jednotlivých trás boli prezentované na vstupnom pracovnom rokovaní dotknutým orgánom, organizáciám a dotknutým mestám a obciam. Zo záverov rokovaní vyplynulo, že kombináciou vybraných úsekov prezentovaných (študovaných) variantov budú ďalej podrobne rozpracované ich modifikácie s pracovným označením: variant – A (modrý), variant – B (žltý) a variant – C (červený).

8.1. Základné technické údaje o navrhovanej činnosti

Základné technické a technologické údaje o navrhovanej činnosti boli získané z Technickej štúdie „R3 Martin – Horná Štubňa“, (DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, Divízia Zvolen, 05/2008). Návrh technického riešenia navrhovanej rýchlostnej cesty vychádza z platných technických noriem a smerníc pre projektovanie ciest a diaľnic, miestnych komunikácií a križovatiek.

Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti

Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti

Variant	Šírkové usporiadanie	Kategória cesty	Návrhová rýchlosť (km/hod.)	Max. pozdĺžny sklon
Variant A – modrý	4 – pruhová komunikácia	R 24,5/120	120	4,5 %
Variant B – žltý				
Variant C – červený				

Všetky navrhované varianty A, B a C sú výhľadovo navrhnuté v šírkovom usporiadaní R 24,5 (plný profil – štvorpruh, smerovo rozdelený).

Z výsledkov dopravno - inžinierskeho prieskumu (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2008) pre kapacitné posúdenie variantne navrhovanej rýchlostnej cesty R3 vyplynulo, že:

- o bez vybudovania rýchlostnej cesty R3 nebude súčasná cesta I. triedy (I/65) vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom,
- o varianty A, B a C budú vyhovovať v kategórii R 24,5/120 pre posudzované obdobia v roku 2017, 2027 a 2037 (v kategórii R 11,5/120 nebudú vyhovovať už na začiatku posudzovaného obdobia r. 2017).

8.2. Popis trás jednotlivých navrhovaných variantov

Začiatok úseku navrhovanej činnosti a tým aj začiatok trasovania navrhnutých variantov je umiestnený v polohe navrhovanej mimoúrovňovej križovatky „Martin 2“ s existujúcou cestou I/18, ktorá je súčasťou diaľničného privádzača pripravovanej stavby: „D1 Dubná skala – Turany“. Koniec úseku hodnotenej činnosti sa nachádza na konci staničenia v súčasnosti realizovaného obchvatu obce Horná Štubňa.

8.2.1. Variant A – (modrý):

Celková dĺžka trasy modrého variantu predstavuje 32,732 km.

Od začiatku úseku diaľničného privádzača D1 Dubná skala – Turany v križovatke „Martin 2“ v severnej časti mesta Martin križuje koľaje železničnej vlečky. Ďalej východným smerom v úseku cca 1,0 až 4,0 km obchádza mestskú časť Borová, Tomčany a miestne letisko neďaleko obce

Dražkovce. V tomto úseku prekonáva miestne potoky (Sklabinský, Bôrovský potok, potok Silava) estakádami, čím vytvára podmienky pre zachovanie migrácie zveri v území. Od cca 8,0 km je trasa modrého variantu vedená členitým terénom severných výbežkov Mošovskej pahorkatiny. Východne od obce Žabokreky cca v 9,0 km križuje cestu III/065049, pokračuje medzi obcou a areálom bývalej výkrmne ošipovaných, prekonáva Blatnický potok mostným objektom. V 14,0 km zabezpečuje napojenie cesty I/65 na R3 mimoúrovňovou križovatkou. Od km cca 14,6 je trasa variantu – A vedená v súbehu s cestou I/65 vo východnom smere, kde v úseku cca 15,0 až 20,0 km rýchlostná cesta križuje poľné cesty, cesty III. triedy. V cca 20,0 km čiastočne zasahuje do ochranného pásma NP Veľká Fatra v susedstve existujúcej cesty I/65. V cca 26,0 km trasa modrého variantu vchádza do mesta Turčianske Teplice mimoúrovňovou križovatkou „Turčiansky Michal“. Následne pokračuje po súčasnej I/65 v súlade s platným územným plánom mesta, pričom v tejto polohe umiestnenia R3 bude potrebné vybudovať preložku súčasnej I/65 v dĺžke cca 2250 m. V koncovom úseku sa v miernom stúpaní trasa variantu – A napája pri obci Horná Štubňa na v súčasnosti realizovaný obchvat obce budovaný v polovičnom profile R11,5/80.

8.2.2. Variant B – (žltý):

Celková dĺžka trasy žltého variantu predstavuje 33,411 km.

Od začiatku úseku trasa žltého variantu kopíruje polohu a križovania variantu - A, po cca 6,2 km kde prechádza prevažne poľnohospodársky využívanými plochami. Východne od obce Žabokreky cca v 9,0 km križuje cestu III. triedy, pokračuje východným smerom medzi obcou a areálom bývalej výkrmne ošipovaných, kde miernym oblúkom v smere na západ obchádza výbežky Mošovskej pahorkatiny (lokality Ploská, Kopanice, Záhajčie). V 12,0 km sa približuje k trase súčasnej I/65 a do cca 15,0 km je vedená v jej súbehu. Východne od obce Príbovce je mimoúrovňovou križovatkou prepojená s cestou I/65 a s cestou II/519 na Prievidzu. V mieste stretu s cestou I/65 v 16,5 km dochádza k jej križovaniu, v tejto polohe bude realizovaná preložka I/65 do južnejšej polohy oproti súčasnému stavu. Ďalej je trasa žltého variantu vedená poľnohospodársky využívanými plochami západne od obce Karlová, kde miestne potoky prekonáva estakádovo. Od cca 19,0 km po 25,0 km je trasa variantu - B vedená v súbehu s cestou I/65 v západnom smere, pričom nezasahuje v tomto priestore ochranné pásmo NP Veľká Fatra. Miestne toky (potok Čierna voda, bezmenný potok), cesty III. triedy prekonáva pomocou mostných objektov. V 25,0 km pretína cestu I/65 mimoúrovňovou križovatkou „Mošovce“ a následne vedie maloplošnými oráčinami východne od obce Turčiansky Michal a Turčianske Teplice, kde sa vyhýba priamemu dotyku so sídelnými útvarmi a zároveň obsluhu územia zabezpečuje vybudovaním nadjazdov na ceste III/065046 a III/065036. V koncovom úseku, od cca 31,0 km, je trasa žltého variantu vedená v súbehu s I/65 kde pri obci Horná Štubňa sa napája na v súčasnosti realizovaný obchvat obce.

8.2.3. Variant C – (červený):

Celková dĺžka trasy červeného variantu je 32,619 km.

Od začiatku úseku je trasa červeného variantu vedená v polohe variantov A a B po cca 6,0 km. V ďalšom úseku 6,0 až 14,5 km za obcou Dražkovce má smerové vedenie trasy esovitý priebeh z dôvodu vhodnejšieho začlenenia do pahorkatinového terénu (lokalita Salašisko, Kostolné háje). Beliansky, Čierny a Blatnický potok a miestne depresie prekonáva estakádami. V tomto úseku je trasa oproti variantu A a B vedená východnejšie, od km cca 9,000 v zmysle návrhu ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja pokračuje križovaním cesty III/065049 do obcí Necpaly a Belá - Dulice a východne obchádza areál bývalej výkrmne ošipovaných pri obci Žabokreky. Od cca 15,0 km v polohe navrhovanej mimoúrovňovej križovatky „Rakovo“ pokračuje západne od I/65, križuje cesty III. triedy, poľné cesty a miestne potoky. V cca 20,0 km za obcou Socovce je trasa vedená v kontakte s PHO I. stupňa prírodného zdroja minerálnych a stolových vôd. V tomto priestore

prechádza rázovitým terénom Turčianskej kotliny (lúky a pasienky, maloplošné oráčiny). V cca 24,3 km križuje cestu I/65 mimoúrovňovou križovatkou „Mošovce“. Ďalej pokračuje východným obchvatom obce Turčiansky Michal a mesta Turčianske Teplice. V koncom úseku od cca 30,0 km je trasa vedená v polohe variantu A, resp. B.

8.3. Charakteristika navrhovaných križovatiek

Na základe smerovania dopravy v hodnotenom území a jeho širšom okolí sú podľa technickej štúdie navrhnuté nasledujúce mimoúrovňové križovatky:

- *Mimoúrovňová križovatka „Rakovo“ (variant A – modrý)*
Je riešená ako trúbkovitá križovatka s umiestnením rýchlostnej cesty R3 na teréne s privádzačom kategórie R11,5 (nadjazdom) na existujúcu cestu I/65. Napojenie navrhovanej rýchlostnej cesty na existujúcu cestu I/65 bude riešené úrovňovo.
- *Mimoúrovňová križovatka „Turčiansky Michal“ – (variant A – modrý)*
Jej poloha a tvar bola riešená pri spracovaní rozvojového dokumentu mesta Turčianske Teplice. V rámci tohto uzla bude napojenie cesty I/65 na R3 realizované pomocou kruhovej križovatky na ceste I. triedy, z ktorej bude zabezpečený nielen vjazd do centra mesta ale aj výjazd mechanizmov strediska správy a údržby rýchlostných ciest. Z pohľadu jej realizácie bude potrebné vybudovať preložku cesty I/65 s kruhovým objazdom.
- *Mimoúrovňová križovatka „Príbovce“ – (variant B)*
Úlohou križovatky je odľahčiť existujúci dopravný uzol dopravy smerujúcej od Turčianskych Teplic, Prievidze a Martina. Významovo a charakterovo je zhodná s križovatkou „Rakovo“ (variant A), privádzač rýchlostnej cesty bude priamo napojený do stykovej križovatky cesty I/65 a cesty II/519. Smerovanie dopravy v smere Prievidza – Martin – T. Teplice bude riešené priamo v pôvodnej križovatke.
- *Mimoúrovňová križovatka „Mošovce“ – variant B a C*
Je spoločná pre žltý a červený variant R3. Odlišnosti medzi variantom B a C sú minimálne. Prepojenie R3 na cestu I/65 bude realizované stykovo. Križovatka bude realizovaná v polohe medzi obcou Mošovce a okresným mestom Turčianske Teplice z toho dôvodu, že trasy týchto variantov ďalej nevyužívajú vedenie súčasnej cesty I/65.
- *Mimoúrovňová križovatka „Šturec“ – platí pre všetky navrhované varianty R3*
Ide o trúbkovitú križovatkou s umiestnením kruhového objazdu na styku ciest I/14 (vedená v smere na Harmanec – Banská Bystrica), cesty I/65 a hlavnej vetvy R3. Úlohou križovatky Šturec bude presmerovanie tranzitnej dopravy od Kremnice a Banskej Bystrice, čím sa odľahčí úsek cesty I/65 vedený v súbehu so zastavanými časťami T. Teplic. Spomínaná križovatka bola predmetom vypracovania dokumentácie pre stavebný zámer: „R3 Šturec, križovatka“, r. 2005.

Charakteristika mostných objektov

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v hodnotenom úseku Martin – Horná Štubňa. Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostňovaných dopravných trás v zmysle STN 73 6201. Pri premostení vodných prekážok budú mosty nadimenzované na prevedenie prietoku Q_{100} s požadovanou rezervou. Popis umiestnenia mostných objektov a nadjazdov je uvedený v prílohe zámeru.

8.4. Základné údaje o hlavných ukazovateľoch navrhovanej činnosti

Prehľad hlavných ukazovateľov navrhovanej činnosti (R 24,5/120) v jednotlivých navrhovaných variantoch je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prehľad hlavných ukazovateľov hodnotených trás v jednotlivých variantoch pre navrhovaný profil (R 24,5/120)

P.č.	Ukazovateľ		m.j.	Variant		
				Variant A – modrý	Variant B – žltý	Variant C – červený
1.	Celková dĺžka trasy		km	32,732	33,411	32,619
2.	Kubatúra výkopov		m ³	1 596 910	1 676 436	2 430 630
3.	Kubatúra násypov		m ³	1 884 448	1 231 450	1 328 368
4.	Zárubné a oporné múry – spolu		m	6 573	5 090	8 501
	z toho zárubné múry		m	3 820	2 770	6 665
5.	Mostné objekty	počet	ks	30	31	32
		dĺžka	m	2 221	1 877	2 598
		na telese R3	m ²	31 627	22 452	32 979
		nad telesom R3	m ²	8 791	10 910	11 585
6.	Tunely		celk. bm	-	-	-
7.	Asanácia objektov		ks	0	0	0
8.	Trvalé zábery pôdy		ha	188,244	192,602	205,224
	z toho	poľnoh. pôda	ha	186,704	191,908	204,553
		lesná pôda	ha	1,540	0,694	0,677
9.	Protihlukové opatrenia (protihlukové steny)		m	36 196	47 785	42 281
10.	Preložky a úpravy vodných tokov		m	1 646	1 296	1 647
11.	Preložky ciest I. a II. triedy		m	6 819	3 053	2 295
12.	Preložky ciest III. triedy		m	1 761	3 285	4 476
13.	Preložky miestnych komunikácií		m	1 510	1 510	1 510
14.	Preložky poľných ciest		m	7 210	12 368	13 852

8.5. Odpočívky a parkovacie plochy

Koncepcia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na rýchlostných cestách v SR (schválená MDPT SR č.1029/1230-04, 11/2004, SSC, 2004) uvažuje sa v trasovaní rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa s umiestnením jedného veľkého obojstranného odpočívadla, viď. tabuľka:

Tab.: Rozmiestnenie veľkých odpočívadiel na rýchlostnej ceste R3 v úseku Martin – Horná Štubňa pre jednotlivé navrhované varianty

odpočívadlo	variant	kilometer	pravé / ľavé	plošný záber v ha
Karlová	A	16,100	ľavé	2,75
Karlová	A	16,750	pravé	2,45
Rakovo	B	14,850	obojsstranné	4,00
Rakovo	C	16,000	obojsstranné	4,00

8.6. Umiestnenie stavebných dvorov a depónií

Lokalizácia hlavného stavebného dvora nie je v súčasnosti určená a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Navrhujeme umiestňovať stavebné dvory v polohe mimoúrovňových križovatiek mimo lokalít PHO II. a III. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd.

Umiestnenie depónií počas stavby navrhovanej činnosti bude upresnené na základe výsledkov podrobného inžiniersko - geologického prieskumu a budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite

Rýchlostná cesta R3 je súčasťou siete rýchlostných ciest SR ustanovené v uznesení vlády SR č. 161/2001 Z.z. Rýchlostný ťah R3 je v koncepcii rýchlostných ciest definovaný ako ťah štátna hranica MR/SR – Šahy – Krupina – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin - Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená – štátna hranica SR/PR. Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest odsúhlasený uznesením vlády SR č.253/2003 podporuje navrhované cestné koridory (D1 až D4, resp. R1 až R6) v KURS 2001 (Koncepcia územného rozvoja Slovenska), ktoré vytvárajú dobrý predpoklad pre rozvoj sídelnej štruktúry a zabezpečujú rovnocennú dostupnosť všetkých krajských centier a ostatných významných sídelných rozvojových pólov k európskym nadradeným cestným trasám, ako aj k aglomeráciám európskeho významu.

Súčasná cesta I/65 v hodnotenom úseku má nevyhovujúci technický stav najmä čo sa týka stavebno – technického stavu vozovky (cesta I/65 bola budovaná ako tzv. panelová cesta), prechádza priamo cez sídelný útvar Martin, kde je doprava v dôsledku umiestnenia častých úrovňových križovatiek spomaľovaná, čím dochádza k zvyšovaniu negatívnych vplyvov z dopravy pre obyvateľstvo okresného sídla, ako aj jeho návštevníkov. Potreba navrhovanej činnosti v regióne Turca je nutná aj z hľadiska súčasného preťaženia a kolízneho stavu súčasnej cesty I/65, na ktorú sú napájané ďalšie komunikácie II. a III. triedy, ktoré spájajú jednotlivé obce regiónu s okresnými sídlami Martin a Turčianske Teplice, ako aj prepájajú samotný región Turca so susednými regiónmi Žilinského kraja. Uvedené skutočnosti poukazujú na vhodnosť ako aj zvýšenú potrebu výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa.

10. Celkové náklady

Tab.: Celkové predpokladané náklady navrhovanej činnosti pre navrhovaný profil - R24,5/120

Variant navrhovanej činnosti	Kategória navrhovanej činnosti	Celkové náklady navrhovanej činnosti v mil. €
variant - A (modrý)	R 24,5/120	464,17
variant - B (žltý)		433,29
variant - C (červený)		488,35

* investičné náklady CÚ 2008

11. Dotknutá obec

- Mesto Martin,
- Mesto Turčianske Teplice,
- obec Dražkovce,
- obec Dolný Kalník,
- obec Horný Kalník,
- obec Žabokreky,
- obec Belá – Dulice,
- obec Necpaly,
- obec Košťany nad Turcom,
- obec Příbovce,
- obec Rakovo,
- obec Daňová,
- obec Karlová,
- obec Blatnica,

- obec Laskár,
- obec Socovce,
- obec Mošovce,
- obec Bodorová,
- obec Rakša,
- obec Háj.

12. Dotknutý samosprávny kraj

- Žilinský samosprávny kraj.

13. Dotknuté orgány

- Ministerstvo životného prostredia SR,
- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,
- Úrad Žilinského samosprávneho kraja,
- Krajský úrad v Žiline, príslušné odbory,
- Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline,
- Krajský pozemkový úrad v Žiline,
- Obvodný úrad životného prostredia Martin,
- Obvodný úrad životného prostredia Martin, Stále pracovisko Turčianske Teplice,
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Martine,
- Obvodný úrad Martin, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia,
- Obvodný úrad Martin, pracovisko Turčianske Teplice,
- Obvodný lesný úrad v Martine,
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Martine,
- RÚVZ so sídlom v Martine,
- ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, Vrútky.

14. Povoľujúci orgán

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,
- Krajský úrad v Žiline, príslušné odbory.

15. Rezortný orgán

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zámer činnosti sa pripravuje s cieľom následného vydania územného rozhodnutia o umiestnení stavby pre navrhovanú činnosť v zmysle stavebného zákona.

17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy navrhovanej činnosti v úseku Martin – Horná Štubňa nepresahujú hranice Slovenskej republiky.

III. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Z hľadiska komplexného environmentálneho posudzovania vplyvov stavby a prevádzky navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa sme posudzované územie ohraničili koridorom so šírkou 400 m od okraja navrhovanej rýchlostnej cesty a označili ho ako hodnotené územie.

Za bezprostredne dotknuté územie považujeme samotné teleso navrhovanej činnosti na úseku Martin – Horná Štubňa.

V predkladanom zámere sú obsiahnuté ďalšie potrebné regionálne informácie o širšom okolí posudzovanej činnosti a toto územie sme označili ako širšie okolie hodnoteného územia.

Z hľadiska ďalších vzťahov a vplyvov, ktoré bolo možné zistiť len v regionálnej mierke je územie pre niektoré ukazovatele ohraničené na hranice katastrov dotknutých obcí.

Podľa administratívneho členenia patrí hodnotené územie do Žilinského kraja a zasahuje nasledujúce katastrálne územia spadajúce pod územné obvody Martin a Turčianske Teplice:

Územný obvod Martin

- k.ú. Martin,
- k.ú. Dražkovce,
- k.ú. Tomčany,
- k.ú. Žabokreky,
- k.ú. Daňová,
- k.ú. Rakovo,
- k.ú. Laskár,
- k.ú. Socovce,
- k.ú. Blatnica,
- k.ú. Příbovce,
- k.ú. Košťany nad Turcom.
- k.ú. Necpaly,
- k.ú. Rakša,
- k.ú. Belá – Dulice,
- k.ú. Horný Kalník,
- k.ú. Karlová,
- k.ú. Valentová.

Územný obvod Turčianske Teplice

- k.ú. Turčianske Teplice,
- k.ú. Turčiansky Michal,
- k.ú. Diviaky,
- k.ú. Mošovce,
- k.ú. Bodorová,
- k.ú. Dolná Štubňa,
- k.ú. Háj.

1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

1.1. Geomorfologické pomery

Hodnotenú územie navrhovanej činnosti podľa geomorfologického členenia (Mazúr, E., Lukniš, M., In: Atlas krajiny SR, 2002) je súčasťou Fatransko-tatranskej oblasti, celku Turčianska kotlina. Trasa R3 leží na území podcelkov Turčianske nivy, Sklabinské podhorie, Mošovská a Diviacka pahorkatina.

Jednotlivé varianty navrhovanej činnosti sú vedené územím prolúviálne - fluviálneho reliéfu kotlinových pahorkatín. Trasa R3 smerovo pretína svahy Sklabinského podhoria, Mošovskej a Diviackej pahorkatiny. Prechádza cez údolia ľavostranných prítokov rieky Turiec (Bôrovský, Sklabinský, Beliansky, Necpalský, Blatnický, Mošovský, Somolický potok, potok Čierna voda a Teplica). Priemerná nadmorská výška hodnoteného územia sa pohybuje v rozmedzí 400 - 500 m n. m.

1.2. Geologické pomery

Na geologickej stavbe hodnoteného územia sa podieľajú, (podľa Inžiniersko - geologická štúdia, GEOFOS, s.r.o., Žilina, 2008) horniny paleogénu, neogénu a kvartéru.

Horniny paleogénu sú reprezentované prevažne vrstevnatými ílovcami (hutianske súvrstvie) a budujú územie východnej časti hodnoteného územia v oblasti západného úpätia Sklabinskej pahorkatiny. Horniny paleogénu sú prekryté komplexom neogénnych sedimentov. V severnej časti koridoru je neogén zastúpený tzv. martinskými vrstvami v najvyššej fácii sú zastúpené vápnité íly, miestami s polohami pieskov, štrkov a lignitu. V južnej časti hodnoteného územia je neogén budovaný budišským súvrstvom reprezentovaný výskytom štrkov, zlepcov a pieskov.

Kvartérne sedimenty sú najrozšírenejšou formáciou hodnoteného územia. Najrozšírenejšími typmi sú fluviálne sedimenty zastúpené štrkami ílovitými, štrkami s prímесou jemnozrnnej zeminy a deluviálne (deluviálne – eolické) sedimenty zastúpené prevažne ílmi. Mocnosť deluviálnych sedimentov predstavuje 1 – 6 m, na úpätiach svahov do 5 až 7 m. Mocnosť fluviálnych sedimentov v hodnotenom území dosahuje cca 5,0 m, v hornej časti povodia 6 až 10 m.

Z pohľadu inžiniersko - geologickej klasifikácie sa hodnotené územie nachádza v regióne neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrohorských kotlín 54 – Turčianska kotlina. Prevažná časť hodnoteného územia leží v rájónoch (T) – rájón náplavov terasových stupňov, (Nk) – rájón striedajúcich sa jemnozrných a štrkovitých sedimentov. Oblasť východne od Príbovíc (cca 10 – 15 km jednotlivých variant R3) pri Daňovej leží v rájóne (D) – rájón deluviálnych sedimentov a (Sf) – rájón flyšoidných hornín.

Radón

Podľa mapy Prognóza radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) v hodnotenom území prevláda nízke radónové riziko nad stredným.

1.2.1. Geodynamické javy

V hodnotenom území možno identifikovať viacero geodynamických javov rôzneho rozsahu a s rôznou intenzitou prejavu. Ide predovšetkým o seizmicitu a tektonické pohyby v území. V zmysle spracovaného seizmického prieskumu (Prof. Dr. Viktor Janotka, PhD., 04/2008) patrí hodnotené územie z hľadiska seizmicity do 7 °MSK-64 podľa STN 73 0036.

Z geodynamických procesov sa v hodnotenom území a jeho širšom okolí prejavujú procesy zvetrávania, erózie a svahové pohyby. Erózia je reprezentovaná prevažne eróziou riek a potokov a výmoľovou eróziou pôsobením prívalových vôd z atmosférických zrážok. Svahové deformácie sú rozšírené prevažne na ľavostranných, erózných svahoch údolia Sklabinského potoka pri obci Dražkovce, ďalej v lokalite Žabokreckej terasy atď.

1.2.2. Ložiská nerastných surovín

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín (Archív Geofondu 2009, Bratislava). V širšom okolí hodnoteného územia v k.ú. Rakša, cca 1025 m východne od navrhovanej činnosti, sa nachádza chránené ložiskové územie, dobývací priestor: Rakša – ložisko dolomitu.

1.3. Pôdne pomery

1.3.1. Pôdne typy, druhy a ich bonita

Prevažná časť navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R3 je vedená územím s prevažným zastúpením kambizemí a ich variet. Z hľadiska pôdných druhov prevládajú v hodnotenom území ílovito - hlinité pôdy a hlinité pôdy. V trase navrhovanej činnosti sa vyskytujú prevažne nasledujúce pôdne typy:

Kambizeme - pôdny typ najrozšírenejší v hodnotenom území. Zastúpené sú kambizeme typické v komplexe s rendzinami, prevládajú stredne ťažké až ťažké, ďalej kambizeme pseudoglejové stredne ťažké.

Rendziny a pararendziny - vyskytujú sa vo forme typickej a kambizemnej. Vyvinuté sú na miernych svahoch, sú slabo skeletnaté (napr. Mošovská pahorkatina).

Fluvizeme – sú dominujúcim druhom v povodí Turca a miestnych potokov. Dominujú fluvizeme kultizemné, karbonátové, sprievodné fluvizeme glejové.

Antropické pôdy

Antropické pôdy sú skupinou pôd s prevládajúcim pôdotvorným procesom antropickým (pôdy záhrad, pôdy na umelých substrátoch, napr. navážky v sídlach a na rekultivovaných plochách, násypy železníc a ciest, zastavané plochy a pod.).

1.3.2. Stupeň náchylnosti na mechanickú a chemickú degradáciu

Z hľadiska odolnosti pôd proti kompácii sú pôdy hodnoteného územia slabo až stredne odolné.

V hodnotenom území sa prejavuje pôdna erózia (zosuvy) najmä v oblastiach s väčším sklonom územia na plochách nepokrytých vegetačným krytom a na pôdach málo odolných pred odnosom. V dotknutom území sa pôdna erózia vyskytuje najmä v povodí miestnych potokov (napr. potok Čierna voda, Necpalský potok, Blatnický potok).

1.4. Klimatické pomery

Podľa klimatického členenia Slovenska (In: Atlas krajiny SR, 2002), patrí hodnotené územie do mierne teplej klimatickej oblasti, jeho prevažná časť do okrsku M5 – mierne teplý, vlhký, s chladnou až studenou zimou, (január < -3°C, I_z = 60 až 120, I_z – Končekov index zavlaženia, ročný úhrn zrážok: 650 – 700 mm), južné časti hodnoteného územia ležia v okrsku M7 – mierne teplý, veľmi vlhký, vrchovinový so studenou zimou, (január > 16 °C, I_z > 120, I_z – Končekov index zavlaženia, ročný úhrn zrážok: 800 – 1000 mm).

1.4.1. Ovzdušie

Teploty

Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu namerané z meteorologickej stanice v Bystričke (okr. Martin) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu v °C – stanica Bystrička (okr. Martin)

ukazovateľ	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
priemer	-3,2	-1,5	2,1	7,5	12,3	15,8	16,8	16,3	12,7	8,1	3,2	-1,1	7,4

(Zdroj: SHMÚ)

Zrážky

Zrážkové údaje namerané z meteorologickej stanice Martin - Vrútky sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) úhrny zrážok (mm) – stanica Martin - Vrútky

ukazovateľ	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
priemer	52	48	45	55	66	100	97	88	60	60	66	66	803

(Zdroj: SHMÚ)

Veternosť

Prevládajúce smery vetra v hodnotenom území a jeho okolí sú severné a severozápadné. Bližšie charakteristiky sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Priemerná častosť smerov vetra v %

Stanica	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
Bystrička (okr. Martin)	155	70	31	22	104	110	108	39	361

(Zdroj: Zborník prác SHMÚ Bratislava, Zväzok 33/I)

Tab.: Priemerná rýchlosť vetra v m.s⁻¹

Stanica	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
Bystrička (okr. Martin)	2,9	2,7	1,5	2,4	3,4	3,4	2,2	2,6	2,7

(Zdroj: Zborník prác SHMÚ Bratislava, Zväzok 33/I)

1.5. Hydrologické pomery

1.5.1. Povrchové vody

Hodnotené územie leží v povodí rieky Váh. Z hľadiska typu režimu odtoku (In: Atlas krajiny, 2002) patrí hodnotené územie do stredohorskej oblasti so snehovo - dažďovým typom režimu odtoku. Hodnotené územie a jeho širšie okolie je odvodňované vodným tokom Turiec a miestnymi potokmi. Rieka Turiec predstavuje ľavostranný prítok Váhu a je vodohospodársky významným tokom. Vybrané hydrologické údaje rieky Turiec sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Vybrané hydrologické údaje rieky Turiec

Tok - profil	Plocha povodia (km ²)	Dĺžka toku (km)	Minimálny prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)	Maximálny prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)	Priemerný prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)
Turiec - Martin	29,851	77,4	3,107	62,80	6,85

(Zdroj: SHMÚ)

1.5.2. Vodné plochy

V dotknutom území sa vodné plochy nenachádzajú. V hodnotenom území sa nachádzajú vodné plochy vo forme miestnych rybníkov využívaných na chov rýb (Príbovské rybníky s plochou 10 ha a Daňovský rybník s plochou 2,97 ha na Blatnickom potoku, Mošovské rybníky a ďalšie).

1.5.3. Podzemné vody

Hodnotené územie a jeho širšie okolie patrí do hydrogeologického regiónu – 33. Paleogén, neogén a kvartér Turčianskej kotliny. Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie leží hodnotené územie v rajóne QP033, subrajónoch VH20, VH53, VH30, VH61 (s využiteľným množstvom podzemných vôd od 0,50 do 9,99 l.s⁻¹.km⁻²). Hydrogeologický rajón je budovaný prevažne horninami s medzizrnovou priepustnosťou.

Kvantitatívna charakteristika prietochnosti a hydrogeologickej produktivity je v hodnotenom území mierna $T=3 \times 10^{-5}$ až $4,8 \times 10^{-3}$ m². s⁻¹, (In: Atlas krajiny SR, 2002).

Hladina podzemnej vody sa vyskytuje na erózných svahoch v podobe líniových prameňov, resp. s prienikmi vody do údolných štrkov. Hladina podzemnej vody sa v hodnotenom území v údolných náplavoch prítokov Turca vyskytuje v hĺbkach cca 1,0 - 3,0 m pod povrchom terénu, na terasách a úpätiach pahorkatín v hĺbkach cca 3,0 - 5,0 m pod povrchom terénu. Podzemné vody sú zásobované prevažne infiltráciou atmosférických zrážok.

1.5.4. Pramene a pramenné oblasti

V dotknutom území navrhovanej činnosti (samotné teleso navrhovanej činnosti) sa nenachádzajú registrované pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva.

1.5.5. Termálne a minerálne pramene

Turčianska kotlina je bohatá na výskyt zdrojov stolových, liečivých, minerálnych a geotermálnych vôd. Termálne minerálne pramene sú lokalizované najmä v Trenčianskych Tepliciach. Minerálne pramene v Martine a Budiši sa využívajú ako stolové minerálne vody. Trasa navrhovanej činnosti neprechádza priamo cez využívané termálne a minerálne pramene v území.

1.5.6. Vodohospodársky chránené územia a vodné zdroje

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. Severná časť hodnoteného územia leží v oblasti ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd, v ochrannom pásme II. stupňa – 35. Martin (Záturčie), južné časti hodnoteného územia ležia v oblasti PHO prírodných liečivých zdrojov II. stupňa – 32. Turčianske Teplice. Centrálné časti hodnoteného územia sa nachádzajú v území ochrany prírodných liečivých zdrojov, v ochrannom pásme II. a III. stupňa – 4. Kláštor pod Znievom.

Trasa R3 do PHO I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd nezasahuje.

1.6. Fauna, flóra, vegetácia

Fytogeografické členenie

Podľa členenia Slovenska na fytogeograficko - vegetačné oblasti (In:Atlas krajiny SR, 2002) leží hodnotené územie v bukovej zóne, v kryštálicko - druhohornej oblasti, okrese Turčianska kotlina, v severnom a južnom podokrese.

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu (Michalko, J., Geobotanická mapa, 1987) tvoria v hodnotenom území navrhovanej činnosti nasledujúce jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie: AI – lužné lesy podhorské a horské, CP – dubovo – hrabové lesy lipové, C – dubovo – hrabové lesy karpatské, ostrokovito Qp – dubové nátržníkové lesy.

Plocha hodnoteného územia

Reálnu vegetáciu v hodnotenom území a jeho blízkom okolí tvoria nasledujúce prvky:

- poľnohospodárske plodiny – vyskytujú sa na orných pôdach (maloplošné oráčiny), záhradách a pod.,
- ruderalna vegetácia – ide o vegetáciu na neupravených a nevyužívaných plochách s výrazným zastúpením synantropných druhov, napr. v blízkosti dopravných koridorov a pod.,
- nelesná drevinová vegetácia – ide o líniovú brehovú vegetáciu pozdĺž miestnych potokov (Necpalský potok, Sklabinský potok, Čierna voda, Blatnický potok, Mošovský potok a ďalšie) a vodného toku Turiec a jeho prítokov a rozptýlenú nelesnú drevinovú vegetáciu v poľnohospodársky využívanom území vo forme kríkových skupín, fytoocenologické zväzy *Salicion triandrae*, *Prunion spinosae*,
- trvalé trávnaté porasty – v hodnotenom území a jeho širšom okolí tvoria spolu s ornou pôdou podstatný podiel z rozlohy poľnohospodárskej pôdy,
- lesné porasty – ide najmä o plochy bukových a jedľovo – bukových kvetnatých lesov a vápnomilných bukových lesov.

Plocha dotknutého územia

V dotknutom území bol vykonaný dendrologický prieskum (Ing. Tončík, M., 2008) ako súčasť DÚR za účelom inventarizácie dotknutých porastov v trase R3 v úseku Martin – Horná Štubňa rastúcich mimo lesa, ktoré budú odstránené počas realizácie navrhovanej činnosti. Vo variante – A (modrý) dôjde k odstráneniu cca 263 ks stromov, prevládajú vrbiny (*Salix sp.*). Trasa variantu – B (žltý) sa bude dotýkať cca 155 ks stromov, prevládajú vrbiny (*Salix sp.*), lieska obyčajná (*Corylus avellana*), baza čierna (*Sambucus nigra*). Vo variante – C (červený) dôjde k odstráneniu cca 186 ks stromov, obdobne ako vo variante A a B s prevažujúcim zastúpením listnatých opadavých drevín.

Na výrub stromov s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm a krov s rozlohou väčšou ako 10 m² je podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov potrebný súhlas, o ktorý treba požiadať súhlas orgánu ochrany prírody, resp. jednotlivé dotknuté obce.

Samotná trasa navrhovanej činnosti nezasahuje, resp. v jej trase sa nenachádzajú chránené ani inak vzácne druhy drevín.

Zoogeografické členenie

Zoograficky z hľadiska limnického biocyklu patrí živočíšstvo hodnoteného územia do pontokaspickej provincie a hornovážskeho úseku. Z hľadiska terestrického biocyklu patrí živočíšstvo hodnoteného územia do provincie listnatých lesov a podkarpatského úseku, (In: Atlas krajiny SR, 2002).

V hodnotenom území navrhovanej činnosti je štruktúra spoločenstiev nerovnomerne až lokálne distribuovaná, prevažná časť hodnoteného územia je využívaná ako maloplošné oráčiny, lúky a pasienky.

1.7. Chránené územia a ochranné pásma

V hodnotenom území navrhovanej činnosti (koridor 400 m od osi navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v jednotlivých variantoch) sa nachádzajú nasledujúce maloplošné chránené územia (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov):

- CHA Mošovské aleje – chránený areál s rozlohou 272,9 ha bol vyhlásený z dôvodu ochrany systému stromových alejí popri hlavných a poľných cestách v intenzívne využívannej poľnohospodárskej krajine. Lokalita sa nachádza severne od zastavanej časti obce Mošovce v susedstve existujúcej trasy I/65. Navrhovaná činnosť vo variante žltom a červenom obchádza spomínanú lokalitu. Trasa modrého variantu čiastočne v úseku cca 20,0 až 20,8 km zasahuje do lokality chráneného areálu so 4. stupňom ochrany.
- CHA Žarnovica – chránený areál s rozlohou 1,85 ha na ktorom platí 4. stupňom ochrany je tvorený meandrujúcim potokom Teplica, ktorý predstavuje hodnotný krajinný, biologický a ekostabilizačný prvok s výskytom vzácnej a chránenej fauny, viazanej na vodné prostredie. CHA sa nachádza v susedstve existujúcej cesty I/65. Všetky varianty (spoločný koncový úsek) v cca 31 km prekonávajú lokalitu v kontakte s cestou I/65 mostným objektom.

Trasa navrhovanej činnosti prechádza prevažne v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Južné časti trasy jednotlivých variantov prechádzajú cez ochranné pásmo NP Veľká Fatra (variant – A v dĺžke 870 m, variant – B v dĺžke 2150 m, variant – C v dĺžke 3150 m, ide o úseky v k.ú. Mošovce a k.ú. Turčiansky Michal), v ktorých platí 2. stupeň ochrany prírody a krajiny.

Najbližším veľkoplošným chráneným územím je NP Veľká Fatra, ležiace cca 1,5 km východne od dotknutého územia v k.ú. Turčiansky Michal.

Ochrana prírody v zmysle medzinárodných dohovorov (NATURA 2000)

Územia európskeho významu

V dotknutom území navrhovanej činnosti (v trase navrhovaných variantov A, B a C) sa nachádzajú nasledujúce územia európskeho významu:

- *SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok* – ide o zachovalý úsek podhorskej rieky Turiec a jej pravostranného prítoku - Blatnický potok s brehovou vegetáciou s priľahlými mokraďovými biotopmi s rozlohou 284,16 ha. Územie je navrhované z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu: slatiny s vysokým obsahom báz, nížinné a podhorské kosné lúky, vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa, nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*, rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodion rubri p.p.* a *Bidentition p.p.*

Druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany spomínaného územia európskeho významu, napr.: hlaváčka podunajská (*Hucho hucho*), hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), korýtko riečne (*Unio crassus*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*) a ďalšie.

Trasa navrhovanej činnosti neprekonáva rieku Turiec, je vedená východne od koryta rieky najbližšie vo vzdialenosti cca 2,0 km. V cca 15,0 km navrhovaná cesta R3 vo všetkých variantoch prekonáva jej pravostranný prítok Blatnický potok mostným objektom.

- *SKUEV0147 Žarnovica* – územie s rozlohou 18,39 ha predstavuje zachovalý úsek podhorského toku a riečnych ekosystémov s vyvinutými morfológickými tvarmi (meandre, ramená), brehovou vegetáciou a aluviálnymi mokraďami. Územie je navrhované z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu: lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy, vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa.

Druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany územia európskeho významu - *SKUEV0147 Žarnovica*, napr.: kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), vydra riečna (*Lutra lutra*), netopier

obyčajný (*Myotis myotis*) a ďalšie. Uvedenú lokalitu NATURA 2000 prekonáva navrhovaná činnosť mostným objektom s dĺžkou cca 86,4 m v koncovom spoločnom úseku pre všetky varianty (v polohe cca 31,0 km trasy).

Navrhované chránené vtáčie územia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych navrhovaných lokalít tvoriacich sústavu chránených území NATURA 2000 (Chránené vtáčie územia). Najbližšie sa CHVKVÚ033 Veľká Fatra nachádza cca 1,5 km východne od dotknutého územia v úseku km 25,0 – 30,0 trasy variantu - C (červený).

RAMSARSKÁ KONVENCIA

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach (Medzinárodne významné mokrade). V širšom okolí navrhovanej činnosti, cca 2,0 km v západnom smere od trasy červeného variantu, sa nachádza lokalita zaradená do Ramsarského dohovoru o mokradiach medzinárodne významných mokradí - 8. Mokrade Turca. Lokalita pozdĺž koryta rieky Turiec je významná z hľadiska diverzity bentických organizmov (žijúce na dne vodných tokov), rýb, mokraďových spoločenstiev atď. Jednotlivé trasy navrhovanej R3 neprekonávajú koryto rieky, čiže stavba nezasahuje do chránenej lokality.

V územnom obvode Martin a Turčianske Teplice je zaznamenaný výskyt prevažne lokálnych mokradí lokalizovaných v miestach terénnych vlhkých depresí a v povodí miestnych potokov na úpätiach pohoria Veľká Fatra. Navrhovaná činnosť prechádza prevažne poľnohospodársky využívanými plochami, terénne depresie a miestne potoky prekonáva mostnými objektmi.

1.8. Charakteristika biotopov a ich významnosť

Prehľad biotopov v hodnotenom území navrhovanej činnosti je spracovaný podľa Katalógu biotopov Slovenska (Stanová V., Valachovič M., 2002) a vyhlášky č. 638/2007, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Ide o nasledujúce biotopy:

Ls1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy

(biotop európskeho významu, prioritný biotop)

Ide o spoločenstvo jelšových lužných lesov takmer celoročne v zamokrenej pôde v predhorí na brehoch riek a potokov a na prameniskách. V hodnotenom území a jeho okolí má rozšírenie prevažne v jeho severných častiach v alúviách miestnych podhorských potokov. Typickými zástupcami sú: jelša sivá (*Alnus incana*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), vŕba krehká (*Salix fragilis*), baza čierna (*Sambucus nigra*), čerešňa vtáčia (*Padus avium*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*). V podraсте sú zastúpené pichliač zelinový (*Cirsium oleraceum*), pŕhlava dvojdomá (*Urtica dioica*) a ďalšie druhy.

Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach

(biotop európskeho významu)

Porasty majú často mozaikovitý charakter a ich druhové zloženie je veľmi variabilné. Porasty sú často nepravidelne kosené, vyskytujú sa napr. v koncových úsekoch navrhovanej činnosti, kde prechádzajú do spoločenstva s pribúdajúcimi drevinami – mokraďové vŕbové kriačiny, jelší v alúviu potoka Teplica. Floristické zastúpenie je charakteristické nasledujúcimi druhmi: škarda močiarna (*Crepis paludosa*), túžobník brestový (*Filipendula ulmaria*), vŕbovka trstnatá (*Epilobium hirsutum*), vrbica vŕbolistá (*Lythrum salicaria*) a ďalšie.

Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí

(biotop národného významu)

V hodnotenom území a jeho okolí majú mozaikovitú rozloženú podľa stanovištných podmienok klímy a spôsobu obhospodarovania. Medzi najvýznamnejšie rastlinné druhy patria: psiarka lúčna (*Alopecurus pratensis*), praslička močiarna (*Equisetum palustre*), ostrica trsnatá (*Carex cespitosa*) a iné.

Br6 Brehové porasty deväťsilov

(biotop európskeho významu)

Vyskytujú sa na prirodzených a poloprirodzených stanovištiach na brechoch potokov. Porasty deväťsilov sa sporadicky vyskytujú aj na menších plochách, ktoré môžu byť i ruderalizované. Medzi dominantné druhy patria deväťsil lekársky (*Petasites hybridus*), prilbica pestrá (*Aconitum variegatum*).

Medzi typických predstaviteľov fauny vyššie uvedených biotopov patria napr.: z obojživelníkov skokan hnedý (*Rana temporaria*), kunka obyčajná (*Bombina bombina*), z plazov: užovka obyčajná (*Natrix natrix*), z vtákov: kúdeľníčka lužná (*Remiz pendulinus*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), ľabtuška lúčna (*Anthus pratensis*), kačica divá (*Anas platyrhynchos*), sýkorka obyčajná (*Parus major*), z cicavcov napr.: hryzec vodný (*Arvicola terrestris*), hraboš močiarny (*Microtus agrestis*), krt obyčajný (*Talpa europaea*) a ďalšie.

Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz

Predstavujú svetlomilné spoločenstvá vápnomilných rašelinísk a slatinných lúk bohatých na minerálne živiny. Vyskytujú sa na svahových a podsvahových prameniskách, ale aj na nivách. Sú to druhovo bohaté spoločenstvá s dominanciou nízkych ostríc a machov s výskytom viacerých chránených druhov. V hodnotenom území sa fragmentovito vyskytujú v alúviu Blatnického potoka (napr. slatinisko pri Príbovciach).

Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky

(biotop európskeho významu)

V hodnotenom území navrhovanej činnosti ide o pomerne častý typ biotopu vyskytujúceho sa v alúviu pravostranných prítokov Turca, kde sa striedajú s maloplošnými oráčinami, stromovými a kríkovými porastmi náletového charakteru. V druhovom floristickom zložení prevládajú: reznáčka laločnatá (*Dactylis glomerata*), kostrava lúčna (*Festuca pratensis*), lipnica lúčna (*Poa pratensis*), ďatelina lúčna (*Trifolium pratensis*) a mnoho ďalších druhov. Na uvedený biotop sa viažu napr.: z bezstavovcov hnedáček skorocelový (*Melitaea athalia*), koník lúčny (*Chorthippus dorsatus*), zo stavovcov: ľabtuška lúčna (*Anthus pratensis*), škovránok poľný (*Alauda arvensis*), myšiak hôrny (*Buteo buteo*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europeus*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a ďalšie.

Územie, ktorým prechádza navrhovaná činnosť tvorí najmä poľnohospodársky využívaná krajina. Na poľnohospodársky využívanú krajinu a jej širšie okolie sa viažu nasledujúce biotopy:

X3 Nitrofilná ruderalná vegetácia mimo sídiel

Porasty tohto spoločenstva sa vyskytujú pozdĺž lesov, lúk, komunikácií, v priekopách, v okolí hospodárskych budov, okolo rumovísk a uprednostňujú svetelné stanovištia. Z druhového zloženia prevládajú: lipkavec obyčajný (*Galium aparinae*), bodliak lopúchový (*Carduus personata*), prhláva dvojdomá (*Urtica dioica*), lipnica lúčna (*Poa pratensis*), pýr plazivý (*Elytrigia repens*) a iné.

Kr7 Trnkové a lieskové kroviny

Kroviny sú rozšírené v krajine s extenzívnym hospodárením, na poľných medziach, na lúkach, popri pasienkoch, na rumoviskách a pod. Hlavnými predstaviteľmi sú najmä: lieska obyčajná (*Corylus avellana*), baza čierna (*Sambucus nigra*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), slivka trnková (*Prunus spinosa*), ruža šíповá (*Rosa canina*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

X5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia

Sú to polia, záhrady na hlinitých ťažkých pôdach, kde sa tradične obrábajú, bez použitia herbicídov umožňujú rozvoj burinovej vegetácie. Porasty patria do zväzov: *Caucalidion lappulae* (R.Tüxen 1950) von Rochow 1951, *Sherardion* Kropáč et Hejný in Kropáč 1978 atď.

X7 Intenzívne obhospodarované polia

Najrozšírenejšie plochy územia, dotknutého plánovanou výstavbou rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa, tvoria prevažne polia a iné trvalé poľnohospodársky obrábané pozemky. Druhovú zloženie pozostáva z druhov, ako napr.: čistec ročný (*Stachys annua*), lucerna ďatelinová (*Medicago lupulina*), pýr plazivý (*Elytrigia repens*) a mnoho ďalších.

Na tieto biotopy sú viazané živočíšne spoločenstvá, ako napr.: z bezstavovcov - mravce (*Formicoidea*), dvojkrídlovce (*Diptera*), motýle (*Lepidoptera*), rovnokrídlovce (*Orthoptera*), zo skupiny stavovcov – obojživelníky ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), z plazov jašterica bystrá (*Lacerta agilis*), slepúch obyčajný (*Anguis fragilis*), vtákov - škovránok poľný (*Alauda arvensis*), straka čiernozobá (*Pica pica*), vrana túlavá (*Corvus corone*), vrabec poľný (*Passer montanus*), z cicavcov - piskor obyčajný (*Sorex araneus*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europeus*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), líška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a iné.

1.8.1. Chránené, vzácne a ohrozené druhy a biotopy

Biotopy európskeho a národného významu

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 579/2008, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon NR SR č. 454/2007, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa v hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho blízkom okolí nachádzajú biotopy európskeho a národného významu. Ich charakteristika je uvedená v predošlej kap. 1.8.

Chránené druhy

Podľa vyhlášky č. 638/2007, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, sa v hodnotenom území a jeho okolí nachádzajú chránené druhy živočíchov, ktorých výskyt je viazaný prevažne na vodné prostredie lokalít NATURA 2000, biotopov európskeho a národného významu a pod. Ide najmä o nasledujúce druhy fauny, ako napr.: hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), korýtko riečne (*Unio crassus*), bystruška potočná (*Carabus variolosus*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*), užovka obyčajná (*Natrix natrix*) a ďalšie.

1.9. Významné migračné koridory živočíchov

Bližšie sú jednotlivé prvky ÚSES popísané v kapitole 2.3. tejto časti.

2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

2.1. Štruktúra krajiny

Štruktúra krajiny širšieho okolia dotknutého územia bola analyzovaná podľa terénnych pozorovaní. Hodnotenú územie a jeho blízke okolie sa skladá z 18 prvkov, ktoré sú zoskupené podľa prevládajúcich aktivít do 5 skupín. Ide o nasledujúce prvky:

1. Dopravné a priemyselné plochy a vedenia

- cesty I., III. triedy,
- železničná trať,
- priemyselné areály a objekty služieb,
- nadzemné a podzemné vedenia,
- energovody a produktovody.

2. Urbanizované plochy

- kompaktná sídelná zástavba,
- vidiecke osídlenie.

3. Poľnohospodárske kultúry a orná pôda

- maloplošné / veľkoplošné oráčky,
- trvalé trávnaté porasty (lúky a pasienky),
- záhrady.

4. Vegetačné štruktúrne prvky

- nelesná stromová a krovinná vegetácia,
- líniová brehová vegetácia a sprievodná vegetácia ciest,
- trávne a ruderalne spoločenstvá,
- lesné porasty.

5. Vodné prvky

- stále vodné toky s prirodzeným korytom,
- stále vodné toky s upraveným korytom,
- vodné nádrže (rybníky).

2.2. Scenéria krajiny

Hodnotenú územie a jeho blízke okolie v rámci územného obvodu Martin a Turčianske Teplice je charakteristické kultúrnou poľnohospodársky – pahorkatinou podhorskou krajinou s kompaktným mestským (mesto Martin, Turčianske Teplice) a vidieckym osídlením, kde dominanciu z hľadiska scenérie krajiny majú súvislé lesné komplexy Veľkej a Malej Fatry.

2.3. Stabilita krajiny - Územný systém ekologickej stability

V hodnotenom území a jeho širšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES vyčlenené z nasledujúcich dokumentov ÚSES týkajúce sa hodnoteného územia:

- Regionálny ÚSES okres Martin, Regioplán Nitra – Ekoped, 1993,
- Územný plán VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, 2008.

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa podľa uvedených dokumentov nachádzajú nasledujúce prvky ÚSES:

Genofondové lokality vo voľnej krajine

- 118. *Bôrovský potok* – predstavuje úsek so zachovaným stromovým i krovinným poschodím vrbového brehového porastu s prirodzeným charakterom toku. Navrhovaná činnosť sa dotýka spomínanej lokality v cca 1,0 km jej trasy.
- 133. *Žabokrečká terasa (Nad Zásadím – Hrušovie)* – predstavuje stráne terasy so zvyškami dubohrabín s krovinnými formáciami radu *Prunetalia* a xerofilnými trávnatobylinnými fytocenózami. Navrhovaná činnosť sa dotýka v cca 10,0 km trasy spomínaného územia, vo variante A a C spomínanú lokalitu prekonáva mostom, variant - B vo forme zárezu.
- 139 *Blatnický potok* – dobre vyvinuté krovito – stromovité porasty s prevahou vrby krehkej s vysokou druhovou bohatosťou krovinného a bylinného poschodia. Typickými predstaviteľmi sú z rastlín: *Garenum palustre*, *Aconitum variaganum*, *Listera ovata*, zo živočíchov: *Hucho hucho*, *Lota lota*, *Salmo trutta*, *Neomys fodiens* a ďalšie. Navrhovaná činnosť v jednotlivých variantoch prekonáva Blatnický potok v úseku cca 13,5 – 14,5 km mostným objektom.

- 140. *Slatinisko pri Príbovciach* – slatiniskové fytocenózy zväzu *Caricion davallianae* (narušené výstavbou zariadení chovu rýb) s výskytom *Eriophorum latifolium*, *Sesleria uliginosa*, *Primula farinosa* a mnoho iných. Navrhovaná činnosť prechádza v blízkosti lokality v cca 13,5 – 14,5 km trasy jednotlivých variantov.
- 141. *Daňovská terasa (Chrast' – Veľká Stráň – Malá stráň)* – ide o hrany a terasy s JZ orientáciou so zvyškami dubohrabín a xerofilnými trávno bylennými fytocenózami. Navrhovaná činnosť prechádza cez spomínanú lokalitu kolmo v zárezovej forme, resp. estakádou, v cca 13,5 – 14,0 km trasy modrého, resp. červeného variantu. Variant - B prechádza v dotyku so spomínanou plochou.
- 151. *Jarok JV od Laskára (Ploštiny – Na konci lúky)* – predstavuje melioráciou narušené príbrežné mokradové fytocenózy s výskytom *Carex sp.* Navrhovaná činnosť prechádza cez spomínanú lokalitu mostom v cca 18,2 km trasy červeného variantu. Variant modrý a žltý do genofondovej lokality nezasahujú.
- 155. *Mošovské aleje* – komplex prístenej a prípotočnej líniovej drevinnej vegetácie s výskytom *Fraxinus excelsior*, *Acer pseudoplatanus*, *Tilia cordata*, *Junglas nigra* a iných drevín väčších rozmerov. Hniezdisko viacerých druhov dutohniezdičov. Navrhovaná činnosť vo variante B a C sa vyhýba spomínanej lokalite, variant modrý čiastočne zasahuje lokalitu v 20,0 až 20,8 km jeho trasy v susedstve existujúcej I/65.
- 218. *Vichtiny (niva Somolického potoka medzi Hájom a Turčianskym Michalom)* – melioráciami narušené zvyšky bývalých slatinísk s druhmi *Carex diandra*, *Primula farinosa*, *Carex davalliana* a ďalšie druhy. Trasa R3 lokalitu nezasahuje vo variante A a C, trasa žltého variantu prechádza nivou v úseku 27,5 až 27,7 km.
- 219. *Bačina – Dolné lúky (Hájske terasy)* – zvyšky xerotermofilných fytocenóz na terasách s prevahou *Carex humilis* s účasťou *Seseli annuum*, *Linum flavum* a iných. Navrhovaná činnosť vo variante A a B nezasahuje do genofondovej lokality, červený variant ju čiastočne pretína v cca 27,6 km trasy formou zárezu.
- 213. *Stredný tok Teplice* – potok s málo narušenými trávno bylennými príbrežnými fytocenózami s prevahou *Carex sp.* so synúziou *Salix fragilis*, *Salix purpurea*, *Alnus glutinosa*, *Alnus incana*. Trasa R3 prekonáva lokalitu v susedstve s existujúcou cestou I/65 mostným objektom v polohe cca 31,0 km jej trasy.

Biokoridory

Významné migračné koridory v hodnotenom území sú sformované pozdĺž vodných tokov s doprovodnou brehovou, ďalej sú to biokoridory s regionálnym dosahom (typu ekotón les/bezlesie) vedúce úpäťm masívu Veľkej Fatry a pod.

Podľa dokumentov ÚSES cez hodnotené územie prechádza RBk. Blatnický potok, RBk. Teplica, biokoridory lokálneho významu (miestne potoky), nadregionálne terestrické biokoridory Trebostovo – Záborie a Kláštor pod Znievom - Mošovce. NRBk. Trebostovo – Záborie pretínajú všetky varianty v cca 6,5 - 7,0 km, NRBk. Kláštor pod Znievom - Mošovce v cca 20 km trasy R3. Terestrické biokoridory sa tiahnu z masívu Veľkej Fatry cez Jahodnícky háj, resp. Mošovskú pahorkatinu a rieku Turiec do oblasti Valčianskej pahorkatiny a Malej Fatry.

Biocentrá

V rámci RÚSES okresu Martin, 1993 sú v rámci hodnoteného územia vyčlenené nasledovné biocentrá regionálneho významu: Daňovská terasa, Slatinisko pri Príbovciach. Uvedené biocentrá sú podľa dokumentov ÚSES charakterizované aj ako genofondové lokality, vid'. ich charakteristika vyššie.

3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

3.1. Obyvateľstvo

Hodnotená činnosť spadá do územia územných obvodov Martin a Turčianske Teplice, ktoré sú súčasťou Žilinského kraja. Demografické charakteristiky obyvateľov dotknutých sídiel v územnom obvode Martin a Turčianske Teplice sú uvedené v nasledujúcom prehľade (v roku 2004):

Tab.: Demografické charakteristiky obyvateľov dotknutých sídiel v územnom obvode Martin a Turčianske Teplice v roku 2004

Územný obvod	Sídlo	Trvalo bývajúce obyvateľstvo	Podiel žien z trvale bývajúceho obyvateľstva (v %)	Podiel ekonomicky aktívnych z trvale bývajúceho obyvateľstva (v %)
Martin	Martin	60 133	51,7	51,6
	Belá – Dulice	1 217	50,9	49,8
	Blatnica	861	51,8	51,0
	Daňová	485	51,5	49,9
	Dražkovce	519	49,9	49,5
	Dolný Kalník	40	50,0	47,5
	Horný Kalník	140	49,3	42,9
	Karlová	110	50,0	45,5
	Košťany nad Turcom	1 084	50,6	49,2
	Laskár	94	48,9	36,2
	Necpaly	820	48,0	51,7
	Príbovce	999	51,1	53,4
	Rakovo	287	49,1	49,8
	Socovce	251	43,4	48,2
	Žabokreky	1 123	50,5	50,9
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	7 031	51,4	49,3
	Mošovce	1 380	50,7	48,6
	Bodorová	252	51,2	53,6
	Háj	485	52,4	48,2
	Rakša	207	52,7	44,9

(Zdroj: Územný plán VÚC Žilinský kraj – Zmeny a doplnky, 2005)

3.2. Sídla

Územný obvod Martin leží v Turčianskej kotline, vo východnej časti Žilinského kraja. V okrese sa nachádza celkom 43 obcí, z toho 2 majú štatút mesta (Martin, Vrútky). Mesto Martin sa nachádza v jej severnej časti na rieke Turiec.

Územný obvod Turčianske Teplice susedí v jeho severnej časti s územným obvodom Martin. Okresné mesto Turčianske Teplice leží v údolí horného Turca, pod juhozápadným výbežkom Veľkej Fatry. V okrese sa nachádza celkom 26 obcí, z toho 1 má štatút mesta (Turčianske Teplice). Základné územné charakteristiky okresných sídiel Martin a Turčianske Teplice sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Základné územné charakteristiky okresných sídiel Martin a Turčianske Teplice

Sídelný útvar / k.ú.	Rozloha (km ²)	Počet obyvateľov	Hustota obyv. na 1 km ²
Martin	67,73	60 133	886
Turčianske Teplice	33,48	7 031	210

(Zdroj: www.statistics.sk)

3.3. Priemyselná výroba

Územný obvod Martin z hľadiska priemyslu patrí medzi významné v rámci Žilinského kraja. Dominantné postavenie v štruktúre priemyslu zaujíma strojársky priemysel, ďalej sú zastúpené polygrafický priemysel, drevársky, farmaceutický a potravinársky priemysel atď.

Najväčším priemyselným centrom v dotknutých územných obvodoch je mesto Martin, kde sú sústredené podniky najmä strojárkeho priemyslu (ZŤS TEES, a.s. Martin, Volkswagen Slovakia, a.s., prevádzka Martin, ŽOS Vrútky a.s.), výroba kovov, kovových výrobkov (Martinmetal a.s.), polygrafická výroba a výroba papiera (Neografia a.s.), spracovanie dreva a výroba nábytku (Tatra nábytkáreň, a.s. Martin), výroba pevných a polopevných liekových foriem (Hoechst - Biotika, s.r.o., Martin) a iné.

V územnom obvode Turčianske Teplice je významná tzv. ťažba minerálnej vody (Stredoslovenské žriedla, a.s. Dubové, závod Budiš) a výroba dreveného tovaru (Bibza, výroba dreveného tovaru s.r.o., Turčianske Teplice).

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa priemyselné podniky nevyskytujú.

3.4. Nerastné suroviny

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

3.5. Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

Územné obvody Martin a Turčianske Teplice patria medzi typ poľnohospodárskej krajiny s krátkym vegetačným obdobím s chladnou zimou, s malou potrebou doplnkovej vlahy a bez potenciálnej vodnej erózie pôdy. Z pohľadu Žilinského kraja má okres Martin najlepšie podmienky na rozvoj rastlinnej výroby, ktorá je zameraná prevažne na pestovanie obilnín, kukurice na siláž, zemiakov, krmovín. V kotlinovej oblasti Turca je živočíšna výroba zameraná na chov hovädzieho dobytku, v podhorských a horských oblastiach aj na chov oviec, (ÚPN VÚC Žilinský kraj, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, 2006).

Výmera porastovej plochy lesov v územnom obvode Martin predstavuje 40 353 ha. Z hľadiska kategorizácie lesných porastov prevládajú s 50,5 % podielom plošného zastúpenia hospodárske lesy, 44,1 % podiel predstavujú ochranné a lesy osobitného určenia sú zastúpené 5,4 % podielom. V územnom obvode Turčianske Teplice z celkovej výmery porastovej plochy lesov prevládajú hospodárske lesy s podielom cca 60 %.

3.6. Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

Okres Martin a Turčianske Teplice je spojnícou Horného Považia, Horného Ponitria a Pohronia. Turčianskou kotlinou prechádza doplnková sieť TINA Martin – Kremnica - Šášovské Podhradie – Zvolen – št. hranica SR/MR. Hlavnou dopravnou tepnou Turčianskej kotliny je existujúca cesta I/65. Cestu I/65 dopĺňa cesta I/14 Turčianske Teplice – Harmanec, cesta II/519 Příbovce - Nitrianske Pravno a sieť ciest III. triedy. Celkovo je v okrese Martin 191,84 km ciest I. až III. triedy, v okrese Turčianske Teplice 131,52 km ciest I. až III. triedy.

Dopravné intenzity niektorých úsekov súčasnej cesty I/65, podľa sčítania dopravy v roku 2005 (SSC, 2005) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Dopravné intenzity súčasnej cesty I/65 podľa sčítania dopravy v roku 2005 (voz./24 h profil)

Úsek cesty I/65	RPDI		
	r. 2005		
	osobné vozidlá	nákladné vozidlá	spolu
Martin (intravilán)	16 302	1 810	18 112
Martin – Košťany nad Turcom	14 835	2 698	17 533
Košťany nad Turcom - Příbovce	9 207	2 168	11 375
Příbovce – križ. s cestou III/065047	5 720	1 520	7 240
Mošovce – Turčiansky Michal	4 071	2 051	6 122
Turčiansky Michal – Turčianske Teplice	6 312	2 228	8 540

(Zdroj: Dopravno-inžinierske podklady, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, divízia Zvolen, 04/2008)

Pozn.: RPDI – ročný priemer denných intenzít

Dopravná nehodovosť

Dopravná nehodovosť je dôležitým ukazovateľom spôsobilosti cestných komunikácií. Vývoj dopravnej nehodovosti, podľa údajov OR PZ Martin, v dotknutom úseku cesty I/65 v rokoch 2005 až 2007 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Počet nehôd /rok	2005	2006	2007
	135	133	27
Smrteľná nehoda	2	0	0
Počet ľahko zranených	19	17	2
Počet ťažko zranených	6	5	0
Celková materiálna škoda (v €)	370 600	358 800	75 200

Železničná doprava

Cez západnú časť hodnoteného územia v k.ú. Turčianske Teplice a k.ú. Příbovce prechádza prevažne v súbehu s existujúcou cestou I/65 neelektrifikovaná železničná trať č. 170 Vrútky – Horná Štubňa – Zvolen.

Letecká doprava

V hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho blízkom okolí sa v súčasnosti nachádzajú tri letiská: letisko Martin s nespevnenou trávnatou vzletovou a pristávacou dráhou, letisko Košťany so spevnenou plochou so živičnou úpravou a letisko Dolná Štubňa so spevneným živičným povrchom. Letisko Košťany a Dolná Štubňa sú leteckým úradom SR vedené ako letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve. Letisko Martin pri Tomčanoch má obdobný charakter a navyše je využívané aj na športovo - rekreačné lietanie prevádzkované Aeroklubom Martin. Prevádzkovanie navrhovanej činnosti, vzhľadom na parametre jednotlivých letísk, bude zosúladené s ich ochrannými pásmami stanovenými Leteckým úradom SR.

3.7. Technická infraštruktúra

Zabezpečovanie hospodárstva Žilinského kraja palivami a energiou je realizované výrobnou – zásobovacími sústavami. Územný obvod Martin má vybudovanú energetickú infraštruktúru, ktorá v súčasnosti je na relatívne dobrej úrovni. V územnom obvode Turčianske Teplice pre zabezpečenie výhľadových potrieb pre jednotlivé sídelné jednotky územného obvodu sa uvažuje s dobudovaním energetickej infraštruktúry do jeho jednotlivých sídiel, ktoré sú v súčasnosti deficitné (predĺženie existujúcich a navrhovaných produktovodov - plyn, vodovod, kanalizácia atď., podľa ÚPN VÚC Žilinský kraj, 1998, Zmeny a doplnky, 2005).

3.8. Služby

Martin je okresné sídlo, ktoré poskytuje svoje služby nielen pre obyvateľov mesta, ale aj celého územného obvodu. Nachádzajú sa tu služby miestneho, celomestského, regionálneho a nadregionálneho významu. Martin predstavuje centrum slovenského národného a spoločenského hnutia, je charakteristické bohatou vybudovanou kultúrnou tradíciou so zastúpením kultúrneho centra, múzeí, galérií, kín, divadiel atď. Služby v okresnom meste Turčianske Teplice sú orientované na obyvateľov mesta, ako aj na jeho návštevníkov. Okresné sídlo patrí medzi najstaršie kúpeľné mestá na Slovensku. Obchodnú sieť v meste dotvárajú služby orientované na cestovný ruch.

3.9. Rekreačia a cestovný ruch

Podľa ÚPN VÚC Žilinský kraj, 1998, Zmeny a doplnky, 2005 je súčasné využitie rekreačného a turistického potenciálu Žilinského kraja pomerne dobré, avšak územne je nerovnomerne rozložené a nevyčerpáva všetky ponúkané možnosti. Širšie okolie hodnoteného územia v okrese Martin má vhodné podmienky pre horský turizmus (pobyt na horách, horská turistika, zimné športy – Martinské hole), vidiecky turizmus spojený s podhorskou vidieckou rekreáciou a pre poznávací, tzv. kultúrny turizmus (kultúrne pamiatky, folklór, ľudové umenie, prírodné atraktivity). V kombinácii so zdrojmi liečivej a termálnej vody (liečebné kúpele Turčianske Teplice) ponúka Turčianska kotlina a jej okolie možnosti vytvárania zaujímavých ponúk rekreácie.

Rast rekreačného potenciálu podporí výstavba rýchlostnej cesty R3 na Turci, ktorá prispeje k zlepšeniu dopravnej dostupnosti a prepojeniu regiónu Turca so susednými a okolitými regiónmi cestovného ruchu Žilinského a Banskobystrického kraja.

3.10. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadna národná kultúrna alebo historická pamiatka ani pamiatkové rezervácie. Pamätihodnosti a pozoruhodnosti kultúrneho záujmu v hodnotenom území a jeho širšom okolí sa viažu najmä na okresné sídlo Martin, Turčianske Teplice. Kultúrne pamiatky zapísané v štátnom zozname nehnuteľných kultúrnych pamiatok sa nachádzajú aj v niektorých vidieckych obciach v okolí hodnoteného územia.

3.11. Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality

V trase navrhovanej činnosti v úseku Martin – Horná Štubňa v súčasnom štádiu poznania územia sa nachádza, podľa Archeologického ústavu SAV Nitra, 2008, predpokladaný výskyt archeologických nálezísk, pozri mapa č.3 v prílohách. V dotknutom území navrhovanej činnosti sa neobjavili náleziská, ktoré by si však vyžadovali odklon niektorých z navrhovaných variantov (modrý, žltý, červený) rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa.

Vzhľadom na možný výskyt archeologických pozostatkov v trase navrhovanej činnosti bude potrebné zabezpečiť počas realizácie zemných prác podrobný archeologický prieskum.

V trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú paleontologické náleziská ani významné geologické lokality.

4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

4.1. Znečistenie ovzdušia

Na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplyvajú veľké a stredné zdroje znečistenia. Údaje o množstve vyprodukovaných emisií znečisťujúcich látok za roky 2005 až 2007 v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice za roky 2005 – 2007

Názov znečisťujúcej látky		Množstvo ZL(t) za rok 2005	Množstvo ZL(t) za rok 2006	Množstvo ZL(t) za rok 2007
Tuhé znečisťujúce látky	Martin	84,242	62,705	47,262
	Turčianske Teplice	6,101	3,715	4,359
Oxidy síry (SO ₂)	Martin	1 257,384	895,214	795,871
	Turčianske Teplice	4,545	3,784	4,774
Oxidy dusíka (NO ₂)	Martin	458,097	359,195	332,585
	Turčianske Teplice	6,015	5,933	5,876
Oxid uhoľnatý (CO)	Martin	238,608	195,214	165,833
	Turčianske Teplice	13,500	12,038	12,187
Organické látky – celkový organický uhlík (COÚ)	Martin	127,731	127,488	130,756
	Turčianske Teplice	1,703	1,515	1,617

(Zdroj: SHMU)

Tab.: Emisie základných znečisťujúcich látok ovzdušia v tonách podľa prevádzkovateľov v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice za rok 2007

Názov prevádzkovateľa		TZL	SO ₂	NO ₂	CO
Martin	Martinská teplárenská, a.s.	16,660	706,235	268,616	8,780
	TATRA nábytkáreň, a.s.	8,109	-	6,147	32,786
	ŽOS Vrútky a.s.	4,308	76,478	18,280	59,725
Turčianske Teplice	Základná škola Horná Štubňa	2,203	2,948	0,432	0,864
	Základná škola Jána Kollára	1,108	1,798	0,369	5,535
	ALDIMA	0,473	-	0,409	3,977

(Zdroj: SHMU)

4.2. Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Podľa Nariadenia vlády SR č. 617/2004 Z. z., trasa navrhovanej činnosti vo variante A, B a C prechádza poľnohospodársky využívanými pozemkami cez k.ú. obcí územného obvodu Martin a Turčianske Teplice, ktoré sú zaradené do zoznamu zraniteľných a citlivých oblastí v zmysle § 81 ods. 1 písm. b) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách.

Znečistenie povrchových vôd

Chemické zloženie povrchových a podzemných vôd hodnoteného územia podmieňuje celý rad primárnych a sekundárnych faktorov. Rozhodujúcim primárnym faktorom je chemické zloženie vôd z atmosférických zrážok a vôd z povrchového odtoku pritekajúcich do horninového prostredia. Sekundárne faktory sú spojené s antropogénnou činnosťou.

Hodnotenú územie sa hydrologicky zaraďuje do povodia toku rieky Váh. Jeho ľavostranný prítok Turiec je znečisťovaný odpadovými vodami z okolitých obcí (splaškové a komunálne odpadové vody) a priemyselnými aktivitami v okolí hodnoteného územia.

Kvalita vody na vodnom toku Turiec je uvedená v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Kvalita povrchových vôd na vodnom toku Turiec za roky 2005 - 2006

Miesto sledovania / tok	Riečny km	Skupiny ukazovateľov a triedy kvality					
		A	B	C	D	E	F
Turiec – Vrútky	3,0	II.	III.	II.	II.	IV.	II.

(Zdroj: Kvalita povrchových vôd na Slovensku 2005-2006, SHMÚ, Bratislava, 2007)

Hodnotenie kvality vody je na tomto mieste prezentované podľa STN 75 7221.

Povrchové vody sa zaraďujú do 5 tried:

- I. Veľmi čistá voda (voda je obvykle vhodná pre vodárenské účely, potravinársky priemysel, kúpaliská, chov lososovitých rýb, voda má veľkú krajínovotnú hodnotu),
- II. Čistá voda (voda je obvykle vhodná pre vodárenské účely, vodné športy, chov rýb, zásobovanie priemyselnou vodou, má krajínovotnú hodnotu),
- III. Znečistená voda (voda je obvykle vhodná pre zásobovanie priemyselnou vodou, pre vodárenské účely je podmienenčne použiteľná, voda má malú krajínovotnú hodnotu),
- IV. Silne znečistená (voda je obvykle vhodná len pre obmedzené účely),
- V. Veľmi silne znečistená voda (voda sa obvykle nehodí na žiaden účel).

Skupiny znečistenia vôd:

- | | |
|---|-------------------------------|
| A kyslíkový režim | E mikrobiologické ukazovatele |
| B základné chemické a fyzikálne ukazovatele | F mikropolutanty |
| C nutrienty | H rádioaktivita |
| D biologické ukazovatele | |

Na kvalitu povrchových vôd rozhodujúcou mierou vplývajú z plošných zdrojov znečistenia priemysel a poľnohospodárstvo. Problémom naďalej zostávajú aj sídelné útvary, ktoré nemajú vybudovanú kanalizáciu a odpadové vody sú vypúšťané priamo do vodných tokov.

Menšími zdrojmi znečistenia sú havárie, skládky odpadov (priemyselné, smetiská domového odpadu a pod.), ktoré nie sú zabezpečené proti úniku skládkových vôd do podlažia a následne do povrchových tokov.

Znečistenie podzemných vôd

Z hľadiska ohrozenia zásob podzemných vôd znečisťujúcimi látkami majú zastavané časti mestských sídiel a ich bezprostredné okolie v blízkosti vodných tokov vysoké riziko ohrozenia zásob podzemných vôd, územie mimo zastavaných častí sídiel má stredné až nízke riziko ohrozenia zásob podzemných vôd.

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. Severná časť hodnoteného územia leží v oblasti ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd, v ochrannom pásme II. stupňa – 35. Martin (Záturčie), južné časti hodnoteného územia ležia v oblasti ochrany prírodných liečivých zdrojov, v PHO II. stupňa – 32. Turčianske Teplice. Centrálné časti hodnoteného územia sa nachádzajú v území ochrany prírodných liečivých zdrojov, v ochrannom pásme II. a III. stupňa – 4. Kláštor pod Znievom. Trasa R3 do PHO I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd nezasahuje.

4.3. Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Pôdy hodnoteného územia majú strednú až stredne silnú náchylnosť na vodnú a veternú eróziu. Podľa mapy kontaminácie pôd (In: Atlas krajiny SR, 2002) v hodnotenom území prevládajú

nekontaminované (resp. mierne kontaminované pôdy), kde geogénne podmienený obsah niektorých rizikových prvkov (Ba, Cr, Mo, Ni, V) dosahuje limitné hodnoty A.

4.4. Znečistenie horninového prostredia

Hodnotenú územie navrhovanej činnosti tvoria prevažne plochy s poľnohospodárskou činnosťou, so zastavanou plochou dotknutých obcí a tak predpokladáme, že pôvodné horninové prostredie môže byť miestami znečistené priesakmi z poľnohospodárskej výroby a únikmi z kanalizácií a septikov. Medzi zdroje, ktoré môžu prispieť k znečisteniu horninového prostredia v širšom okolí hodnoteného územia, patria aj prevádzky priemyselnej výroby a pod.

4.5. Zaťaženie územia hlukom

Zdrojom hluku v hodnotenom území a jeho širšom okolí je najmä automobilová doprava na existujúcej ceste I/65, cestách II. a III. triedy, miestnych komunikáciách a pod. Ďalšími zdrojmi hluku v hodnotenom území je železničná doprava (neelektrifikovaná železničná trať č.170 Vrútky – Horná Štubňa – Zvolen), ktorej koridor je vedený v západnom smere od existujúcej cesty I/65, resp. trás navrhovaných variantov, najbližšie vo vzdialenosti cca 250 m.

4.6. Skládky, smetiská, devastované plochy

Podľa hodnotenia okresov SR z hľadiska vzniku a miesta nakladania s odpadmi (Zdroj: SAŽP COHEM Bratislava, In: Správa o stave životného prostredia SR v roku 2005) patrí územný obvod Martin a Turčianske Teplice medzi územia so strednou až mierne zvýšenou mierou zaťaženia odpadmi.

V širšom okolí hodnoteného územia sa nachádzajú riadené skládky odpadov: skládka Martin - Kalná (komunálny odpad – k.ú. Martin), skládka Blatnica – Závoz (inertný odpad – k.ú. Blatnica).

Trasa navrhovanej činnosti neprechádza územím žiadnej riadenej skládky odpadov.

4.7. Iné zdroje znečistenia

Radónové znečistenie

Podľa mapy Prognóza radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) v hodnotenom území prevláda nízke radónové riziko nad stredným.

4.8. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice v roku 2006

Územný obvod	Stredný stav obyvateľstva	Živonarodení	Zomretí	Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľstva
Martin	97 509	866	863	3
Turčianske Teplice	16 728	124	227	-103

(Zdroj: Zdravotnícka ročenka SR, ÚZIS Bratislava, 2007)

V územnom obvode Martin a Turčianske Teplice boli v roku 2006 najčastejšie príčiny úmrtia choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby dýchacej, tráviacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti. V poslednom období je zaznamenaný nárast alergických ochorení.

IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie

1. Požiadavky na vstupy

1.1. Pôda

1.1.1. Záber pôdy

Podľa Technickej štúdie: „R3 Martin – Horná Štubňa“, DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava, 2008, je trvalý a dočasný záber pôdy v trase navrhovanej činnosti nasledovný:

Tab.: Trvalý a dočasný záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy v trase navrhovanej činnosti v ha (štvorpruh - R24,5/120 – variant A, variant B a variant C)

Záber poľnohospodárskej pôdy	variant A – modrý	variant B - žltý	variant C - červený
Trvalé zábery pôdy - celkom	188,244	192,602	205,224
Z toho poľnohospodárska pôda	186,704	191,908	204,553
Z toho lesná pôda	1,540	0,694	0,677
Dočasné zábery pôdy - celkom	37,256	36,871	36,355
Z toho poľnohospodárska pôda	37,038	36,641	36,217
Z toho lesná pôda	0,218	0,230	0,138

1.2. Chránené územia, chránené výtvyry a pamiatky

V hodnotenom území navrhovanej činnosti (koridor 400 m od telesa navrhovanej rýchlostnej cesty v jednotlivých variantoch) sa:

- nenachádzajú navrhované chránené vtáčie územia,
- nachádzajú územia európskeho významu - *SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok a SKUEV0147 Žarnovica*,
- nachádzajú maloplošné chránené územia - *CHA Mošovské aleje a CHA Žarnovica*,
- nenachádzajú lokality zaradené do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach (Medzinárodne významné mokrade),
- nachádzajú oblasti ochrany I., II. a III. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd. Samotná trasa R3 do PHO I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd nezasahuje.
- hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti.

Bližšia charakteristika území európskeho významu, maloplošných chránených území je uvedená v kap.II/1.7.

Navrhovaná činnosť nie je v dotyku s chránenými výtvyry a pamiatkami a nenachádzajú sa v jej trase chránené stromy (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov).

V hodnotenom území sa podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádzajú biotopy európskeho a národného významu, pozri kap.III/1/1.8.1.

1.3. Ochranné pásma

Chránené ložiskové územie

Trasa hodnotenej činnosti neprechádza v jednotlivých navrhovaných variantoch cez chránené ložiskové územia.

Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení a stavieb

Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom (vzdušné, podzemné silnoprúdové a slaboprúdové vedenia), napr.:

- rýchlostná cesta (OP od osi vozovky príľahlého jazdného pásu - 100 m),
- cesta I. triedy (OP 50 m od osi príľahlého vonkajšieho pruhu),
- železničná trať (OP 60 m od osi krajnej koľaje),
- potoky 5 m od hranice vodného toku,
- vzdušné elektrické vedenia VN 110 kV (OP 15 m od krajného vodiča),
- plynovody (OP VTL plynovodu 20 m, STL plynovodu 10 m),
- telekomunikačné káble (OP 2 m).

Trasa navrhovanej činnosti prechádza cez ochranné pásma civilných letísk: letisko Martin, letisko Košťany a letisko Dolná Štubňa. Navrhovaná činnosť bude rešpektovať obmedzenia vyplývajúce z ochranného pásma spomínaných letísk regionálneho / miestneho významu vyhlásených Leteckým úradom SR.

1.4. Voda

1.4.1. Spotreba vody celkom, maximálny a priemerný odber

Potreba vody pri výstavbe navrhovanej činnosti spočíva v spotrebe technologickej vody, pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely.

Pri prevádzke je potreba vody v súvislosti s údržbou komunikácie. Údaje o spotrebe vody budú upresnené v podrobnejšej etape projektovej prípravy stavby. Nepredpokladáme, že sa bude jednať o výrazné odbery.

1.4.2. Zdroj vody

Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov. Voda pre prípadnú údržbu ciest sa bude odoberať v príslušnom stredisku údržby.

1.5. Ostatné surovinové a energetické zdroje

1.5.1. Druh surovín

Na výstavbu rýchlostnej cesty budú potrebné hlavné suroviny: kamenivo a štrkopiesky pre konštrukciu vozovky a pre betónové konštrukcie, asfalty pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónov a násypový materiál. Pre etapu prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimné obdobie a pod.). Podrobné rozdelenie uvedených potrieb bude súčasťou vyššieho stupňa projektovej dokumentácie.

Spotreba elektrickej energie pri výstavbe navrhovanej činnosti vzniká pri výrobe betónov, živíc, pri prevádzke stavebných dvorov. Spotreba elektrickej energie v etape prevádzky vzniká pre zabezpečovanie funkčnosti dopravnej signalizácie a obsluhy SSÚR. Nároky na spotrebu elektrickej energie vyplynú z technickej dokumentácie stavby.

Ostatné surovinové zdroje

Orientačné množstvá výkopového materiálu a násypov pre navrhovaný plný profil R24,5/120 (štvorpruh) navrhovanej činnosti sú zrejmé z nasledujúcej tabuľky:

Tab.: Orientačné bilancie výkopov a násypov navrhovanej činnosti - R 24,5/120

Navrhovaná činnosť	Výkopy (m ³)	Násypy (m ³)	Prebytok násypového materiálu (m ³)	Nedostatok násypového materiálu (m ³)
Variant A – (modrý)	1 596 910	1 884 448	-	287 538
Variant B – (žltý)	1 676 436	1 231 450	444 986	-
Variant C – (červený)	2 430 630	1 328 368	1 102 262	-

Z uvedeného vyplýva, že pri realizácii variantu A - (modrý) bude dochádzať k nedostatku násypového materiálu, vo variante B - (žltý) a variante C - (červený) je vykázaný prebytok násypového materiálu, ktorý je v prevažnej miere nevhodný pre stavbu diela. Z tohto dôvodu bude potrebné materiál vhodný na stavbu zámeru použiť s existujúcich ložísk v území. Navrhujeme využívať existujúce zdroje a neotvárať nové ložiská.

Počas výstavby navrhovanej činnosti bude zhmúťaná ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zemníkoch umiestnených v miestach stavebných dvorov, mimoúrovňových križovatiek a pod. Prístup k zemníkom, resp. stavebným dvorom bude zabezpečený prostredníctvom existujúcej siete ciest I., III. triedy a poľných ciest v hodnotenom území. Zemníky budú v ďalších fázach výstavby využívané k rekultiváciám zárezov, násypov a pod., alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy.

1.5.2. Ročná spotreba

Podrobnejšie údaje o spotrebe surovín v etape výstavby a prevádzky budú určené v ďalšej etape projektovej prípravy stavby, resp. budú upresnené počas prevádzky, keďže súvisia s prevládajúcim počasím počas roka, najmä v zimných mesiacoch (zimná údržba komunikácií).

1.5.3. Spôsob získavania surovín a materiálov

Spôsob získavania surovín a materiálov pre výstavbu navrhovanej činnosti bude špecifikovaný dodávateľom stavby.

V priestoroch stavebného dvora, bude zriadená betonárka a pracovná skládka štrkopiesku. Výroba betónovej zmesi bude jediným výrobným procesom na stavbe a k nemu bude potrebné priviesť elektrickú energiu a zriadiť odberné miesto pre úžitkovú vodu. Navrhujeme využiť pre umiestnenie stavebného dvora plochy lokalizácií mimoúrovňových križovatiek, plochy určené pre odpočívky, resp. strediská údržby SSÚR mimo lokalít PHO I., II. a III. stupňa ochrany prírodných minerálnych a liečivých zdrojov.

1.6. Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru

V etape výstavby navrhovanej činnosti budú v hodnotenom území kladené dopravné nároky na miestne existujúce komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom výkopových a násypových materiálov a pod. Dĺžka komunikácií a ich zaťaženie bude závislé od určenia lokalít odkiaľ stavba bude zásobovaná surovinami.

Všetky prístupové cesty budú v priebehu ďalších stupňov projektovej dokumentácie a pred zahájením prác prerokované s dotknutými orgánmi a organizáciami. Prístup na stavenisko bude zabezpečený z jestvujúcich komunikácií. Navrhovaná činnosť nebude vyžadovať budovanie nových komunikácií, dôjde napríklad len k úpravám a preložkám existujúcich ciest v hodnotenom území. V maximálnej možnej miere sa použije aj rozostavaná časť nového telesa rýchlostnej cesty.

Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému obmedzeniu cestnej premávky na existujúcej ceste I/65 a príľahlých dopravných línií cestnej siete. Údaje o dopravných intenzitách existujúcej cesty I/65 v roku 2005 sú uvedené v kapitole III./3./3.6.

1.7. Nároky na pracovné sily

Pracovná sila počas výstavby sa využije z miestneho regiónu, riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečí dodávateľská firma. Počas výstavby rýchlostnej cesty je z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov alebo dĺžkou úsekov. Možno predpokladať, že výstavba rýchlostnej cesty môže do určitej miery slúžiť ako zdroj miestnych pracovných príležitostí.

V etape prevádzky hodnotenej investície nevzniknú nároky na trvalé pracovné sily.

1.8. Nároky na zastavané územie

Pri realizácii navrhovanej činnosti dôjde k trvalému a dočasnému záberu hodnoteného územia. Trvalé a dočasné zábery navrhovaných variantov sú uvedené v tabuľke, v kap. 1.1. tejto časti.

Navrhovaná činnosť v trasovaní jednotlivých navrhovaných variantov si nevyžiada záber ani demoláciu objektov charakteru obytných budov ani výrobných areálov (objektov) poľnohospodárstva a služieb.

2. Údaje o výstupoch

2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Pre potreby zámeru bola spracovaná emisná štúdia (Inžinierske služby, s.r.o., Ing. Juraj Hamza, 2008, Martin, Technická štúdia, D. prílohová časť). Hlavným cieľom emisnej štúdie bolo posúdenie a vyhodnotenie jednotlivých trás nového líniového zdroja z hľadiska vyprodukovaných exhalátov a znečistenia ovzdušia v okolí navrhovanej stavby.

Hlavnými líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia v súčasnosti v okolí hodnoteného územia sú cesta I/65, ďalej cesty II. a III. triedy.

Hlavné plošné a líniové zdroje znečistenia ovzdušia

Počas výstavby navrhovanej činnosti

Medzi plošné zdroje znečistenia ovzdušia zaraďujeme plochy súvisiace s výstavbou rýchlostnej cesty (stavebné dvory, zariadenia staveniska, zemníky), ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru. Vzhľadom na to, že uvedené zdroje znečistenia sa viažu na stavebné práce, klasifikujeme ich ako vplyv dočasný. Hlavnými líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia počas výstavby navrhovanej činnosti bude existujúca cesta I/65, poľné cesty, cesta III. triedy a pod.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti

Pre jednotlivé varianty navrhovanej činnosti je vypočítaný príspevok emisií znečisťujúcich látok z hľadiska relatívnej toxicity a zdravotných rizík sledovaných pre dopravu špecifických NO_x a CO a VOC (benzén) TZL a ostatných škodlivín. Do výpočtu sú zahrnuté hodnotené NO_x, CO, benzén a TZL frakcie PM₁₀ pre jednotlivé výpočtové body v mieste najbližšej príľahlej obytnej zástavby pre výhľadové roky (2017, 2027 a 2037), viď. Emisná štúdia v prílohách.

Výpočet množstva škodlivín, emisné množstvá [t/rok] uvoľnených do ovzdušia v celej trase úseku R3 Martin – Horná Štubňa pre NO_x, CO, VOC a TZL v rokoch 2017, 2027 a 2037 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Výpočet množstva škodlivín, emisné množstvá [t/rok] uvoľnených do ovzdušia v celej trase úseku R3 Martin – Horná Štubňa pre NO_x, CO, VOC a TZL v rokoch 2017, 2027 a 2037

navrhovaný variant	ukazovateľ / znečisťujúca látka	rok		
		2017	2027	2037
Nulový variant	NO _x CO VOC TZL	-	355,29 578,55 95,76 28,60	-
Variant – A (modrý)	NO _x CO VOC TZL	314,38 581,25 84,79 19,69	327,60 555,19 71,85 23,24	325,03 194,65 79,70 27,12
Variant – B (žltý)	NO _x CO VOC TZL	292,30 497,95 78,43 18,13	304,32 475,65 66,48 21,42	300,04 167,62 74,24 25,10
Variant – C (červený)	NO _x CO VOC TZL	286,77 504,16 77,19 17,86	298,70 481,63 65,43 21,10	295,13 169,38 73,07 24,73

Záver:

Výsledky spracovanej imisnej štúdie potvrdili, že celkové hodnoty krátkodobých a priemerných ročných imisných koncentrácií z navrhovanej činnosti pre jednotlivé varianty sa budú pohybovať pod hodnotami príslušných imisných limitov.

Emisná štúdia potvrdila dodržanie platných imisných limitov na území SR pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

2.2. Odpadová voda

Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú ako odpadové vody produkované odpadové vody z povrchového odtoku.

Počas výstavby navrhovanej činnosti

V etape výstavby navrhovanej činnosti môžeme len predpokladať kontamináciu vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti ako sú pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky znečisťujúcich látok zo skladov a techniky a úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska. Ich vplyv je možné eliminovať organizačnými opatreniami na stavbe.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti

V trase navrhovanej činnosti sa počíta s vybudovaním cestnej kanalizácie. Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty budú vyvedené do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov v území budú prečistené v lapačoch ropných látok v zmysle legislatívnych predpisov a požiadaviek správcov tokov v hodnotenom území. Navrhujeme realizovať aj možnosť vsaku týchto vôd do terénu.

2.2.1. Technologický proces, pri ktorom odpadové vody vznikajú

Z prevádzky navrhovanej činnosti bude vznikať odpadová voda z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty.

2.2.2. Charakter recipientu

Po prečistení cez lapače ropných látok bude možné odvieť odpadovú vodu z povrchového odtoku do existujúcich recipientov v okolí navrhovanej činnosti, navrhujeme zvážiť aj možnosť vsaku prečistených vôd v dotknutom území.

2.2.4. Vypúšťané znečistenia v príslušných jednotkách

V etape prevádzky navrhovanej činnosti budú vypúšťané len odpadové vody z povrchového odtoku. Odpadové vody z atmosférických zrážok z pozemných komunikácií sú intenzívne znečisťované najmä v zimných a jarných mesiacoch (XI. - III. mesiac), pri topení snehu a splachoch po intenzívnych zrážkach. V tomto období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty BSK₅, mineralizácie, obsahu dusičnanov, amoniaku, vápnika, mangánu, železa, chloridov, síranov, aniónových tenzidov, kadmia a v prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity organických mikropolutantov (NEL).

2.2.5. Ovplyvnenie prúdenia a režimu povrchových a podzemných vôd

Realizáciou navrhovanej činnosti z pohľadu jej funkčno – technologického prevedenia pri dodržaní opatrení (vybudovanie cestnej kanalizácie, osadenie ORL – odlučovače ropných látok), ako aj z pohľadu celkového množstva odpadových vôd z povrchového odtoku nedôjde k výraznému ovplyvneniu prúdenia a režimu povrchových a podzemných vôd.

2.3. Odpady

2.3.1. Druh odpadu a kategória odpadu

Odpady, ktoré vzniknú počas výstavby navrhovanej činnosti budú využívané priamo na stavbe. Nevyužitý odpad budú vyvezené na riadené skládky. Odpady, ktoré budú vznikať pri výstavbe a prevádzke hodnotenej činnosti sú v nasledujúcich tabuľkách zaradené do kategórií odpadov: ostatný odpad – O, nebezpečný odpad – N.

V zmysle zákona o odpadoch č. 223/2001 Z.z. a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z. ktorou sa mení vyhláška MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky č. 409/2002 Z. z., môžu vzniknúť počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti odpady uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Počas stavebných prác predpokladáme, že budú vznikať nasledujúce odpady (podľa Katalógu odpadov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z.)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kat. odpadu	Pôvod odpadu
17 01 01	Betón	O	príprava územia pre realizáciu navrhovanej činnosti
17 01 02	Tehly	O	
17 02 01	Drevo	O	
17 01 07	Zmesi alebo oddelené zložky betónu a tehál	O	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N	
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako je uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	realizácia výstavby
17 04 05	Železo a oceľ	O	
17 04 07	Zmiešané kovy	O	
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O	
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	
20 02 02	Zemina a kamenivo	O	odpad zo sprac. dreva
03 01 05	Odpadové rezivo	O	
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	realizácia výstavby

Výkopová zemina bude kontrolovaná na prítomnosť nebezpečných látok, v prípade, že takéto látky budú identifikované, bude s odťaženými znečistenými zeminami nakladané ako s nebezpečným odpadom v zmysle zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch. Likvidácia stavebného odpadu bude riešená v rámci zmluvy o výstavbe diela.

Tab.: Počas prevádzky predpokladáme vznik týchto odpadov (podľa Katalógu odpadov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z.)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kat. odpadu	Pôvod odpadu
13 05 03	Kaly z lapačov nečistôt	N	prevádzka odlučovačov ropných látok
13 05 08	Zmesi odpadov z lapačov piesku a odlučovačov oleja z vody	N	
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	prevádzka stavby
20 03 07	Objemný odpad	O	
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	O	prevádzka stavby a čistenie okolia

2.3.3. Technologický postup, pri ktorom odpad vzniká

Pri stavbe navrhovanej činnosti vzniká odpad v súvislosti s odstraňovaním prekážok pre stavbu, napr.: výrub vegetácie, výkopová zemina získaná pri hĺbení zárezov, oporných múrov a základov. Produkcia ostatných druhov odpadov je len okrajová.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti odpady tvoria zvyšky po pokosení trvalého trávneho porastu nachádzajúceho sa v blízkosti ciest, nečistoty, prach z prevádzky na komunikácii a najmä zvyšky po zimnej údržbe a čistení vozovky. Produkcia odpadov bude minimálna a bude predstavovať odpad z údržby rýchlostnej cesty.

2.3.4. Množstvo odpadu

Výstavba navrhovanej činnosti

Odpady vznikajúce pri výstavbe hodnotenej činnosti tvorí hlavne zemina z výkopov, ktorá nebude vhodná pre použitie do násypov. Presná špecifikácia množstva odpadovej zeminy bude predmetom projektovej prípravy ďalšieho stupňa na základe výsledkov podrobného inžiniersko - geologického prieskumu.

Prevádzka navrhovanej činnosti

Odpady vznikajúce pri prevádzke navrhovanej činnosti tvorí hlavne odpad z údržby. Údržba navrhovanej činnosti bude, podľa Technickej štúdie R3 Martin - Horná Štubňa, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 2008, zabezpečovaná z navrhovaného strediska údržby ciest a rýchlostných komunikácií (SSÚR), ktorého poloha sa predpokladá medzi Mošovcami a Turčianskymi Teplicami v 26,0 km variantu - A, v 24,0 km variantu - B, resp. v 23,5 km variantu - C.

2.3.5. Spôsob nakladania s odpadmi

Spôsob nakladania s odpadom počas výstavby navrhovanej investície bude zosúladený s právnymi požiadavkami odpadového hospodárstva.

Rozhodujúcim množstvom odpadu bude nepoužiteľná výkopová zemina, ktorú bude potrebné zneškodňovať v súlade so zákonom č.223/2001 Z. z. o odpadoch na riadených skládkach odpadov v okolí hodnotenej činnosti, resp. bude potrebné ju iným spôsobom využiť (napr. zakrytie environmentálnych záťaží – staré lomy, neriadené skládky odpadov a pod.).

Pre odvoz nepoužiteľnej výkopovej zeminy budú slúžiť existujúce cesty I. až III. triedy, poľné cesty v hodnotenom území a jeho okolí. Bežné odpady zo stavby a stavebných dvorov budú zneškodňované podľa možností jednotlivých sídiel, resp. v existujúcich riadených skládkach v území.

Starostlivosť o produkované odpady, ktorých vznik súvisí bezprostredne s prevádzkou, bude zabezpečovať majiteľ a prevádzkovateľ podľa plánu odpadového hospodárstva, ktorý bude vypracovaný ku kolaudácii stavby. Evidencia množstiev a druhov produkovaných odpadov bude vykonávaná v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Zb.

2.4. Zdroje hluku

Pre potreby zámeru bola spracovaná Hluková štúdia (Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2008, Technická štúdia, D. prílohou č. 1). Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí, podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí, podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Kat. územia	Opis chráneného územia	Ref.čas. interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov L _{Aeq, p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} L _{Aeq, p}	Želez. dráhy ^{c)} L _{Aeq, p}	Letecká doprava		
					L _{Aeq, p}	L _{ASmax, p}	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom (napríklad kúpeľné miesta ¹⁰⁾ , kúpeľné a liečebné areály)	deň večer noc	45	45	50	-	45
			45	45	50	-	45
			40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} rekreačné územie	deň večer noc	50	50	55	-	50
			50	50	55	-	50
			45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, ^{9) 11)} mestské centrá	deň večer noc	60	60	60	-	50
			60	60	60	-	50
			50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň večer noc	70	70	70	-	70
			70	70	70	-	70
			70	70	70	95	70

Pozn.:

^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.

^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. ¹¹⁾

^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené iba na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania a pod.

¹⁰⁾ § 35 zákona č. 538/ 2005 Z.ú. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

¹¹⁾ Zákon č. 135/ 1961 Z.z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Zákon Národnej rady SR č. 164/ 1996 Z.z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/ 1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

Zákon č. 143/ 1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Hlukové pomery v dotknutom území a jeho okolí boli posudzované a vyhodnotené v trasách navrhovaných variantov na základe ich smerového a výškového vedenia a na základe výsledkov dopravno - inžinierskych podkladov v území. Z hľadiska kategorizácie územia je vonkajšie prostredie dotknutého územia zaradené do kategórie územia II. a III.

Záver:

Bez realizácie navrhovanej činnosti bude aj naďalej na súčasnej ceste I/65 dochádzať k prekračovaniu príslušných limitných hodnôt hluku. Z výpočtov šírenia hluku pre rok 2027 bude blízke okolie cesty I/65 v nočnom čase exponované hladinami hluku do 72 dB, nad 100 m do 66 dB (pre deň, večer max. o 5,3 dB viac). Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu hluku v zastavaných obytných celkoch situovaných v súbehu s existujúcou cestou I/65. Vzhľadom na predpokladané intenzity dopravy a najmä vedenie trás navrhovaných variantov mimo zastavané územia obcí s vykonaním príslušných protihlukových opatrení, budú v blízkosti dotknutého územia splnené hygienické limity v zmysle platnej legislatívy.

Na zníženie hlučnosti z prevádzky navrhovanej činnosti v blízkosti obytných plôch sú navrhnuté protihlukové steny s využitím zemných valov. Najoptimálnejším variantom z pohľadu vykonania potrebných protihlukových opatrení sa javí trasa červeného, resp. modrého variantu. Popis

jednotlivých úsekov R3, v rámci ktorých je potrebné vykonať protihlukové opatrenia, je uvedený v spracovanej hlukovej štúdii v prílohách zámeru.

Tab.: Celková dĺžka navrhovaných protihlukových stien pre jednotlivé varianty navrhovanej činnosti

ukazovateľ	dĺžka	Variant A – modrý	Variant B – žltý	Variant C – červený
protihlukové steny	m	36 196	47 785	42 281

Hluk počas výstavby navrhovanej činnosti

Počas stavebných prác môže byť zvýšená hlučnosť v okolí hodnotenej činnosti v dôsledku pohybu stavebných strojov a mechanizmov. Ich vplyv je možné minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov. Počas výkopových a betonárskych prác bude stavba obsluhovaná z existujúcich obslužných komunikácií. Ekvivalentná hladina hluku od stavebných mechanizmov bude dodržaná v zmysle platnej legislatívy.

2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia

Žiarenie a iné fyzikálne polia sa v súvislosti so stavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti nevyskytujú. Nepredpokladáme šírenie žiarenia ani iných fyzikálnych polí z hodnotených činností v takej miere, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody užívateľov komunikácie. Ovplyvnenie obytných celkov nepredpokladáme.

2.6. Teplo, zápach a iné výstupy

Nepredpokladáme šírenie tepla a zápachu v takých koncentráciách, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody užívateľov komunikácie. Ovplyvnenie obytných celkov nepredpokladáme. Teplo z prechádzajúcich automobilov je z hľadiska životného prostredia zanedbateľné. Zápach spôsobený výfukovými plynmi bude v porovnaní so súčasným stavom na okolitých komunikáciách menej výrazný až zanedbateľný.

2.7. Iné očakávané vplyvy

2.7.1. Očakávané vyvolané investície

Výstavba navrhovanej činnosti si vyžiada nasledujúce investície:

- úprava prístupových komunikácií k pozemkom a zastavaným územiam,
- náhrady za zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy,
- výkup pozemkov,
- úpravy a preložky produktovodov (kanalizácie, vodovody, VN vedenia a pod.),
- preložky a úpravy ciest I/65, ciest III. triedy, miestnych vodných tokov,
- vegetačné a terénne úpravy atď.

2.7.3. Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny

Medzi terénne úpravy a zásahy do krajiny sú zaradené nasledovné činnosti: osadenie mostných objektov, vegetačné úpravy, výrub vegetácie, úpravy, preložky a rekultivácie existujúcich komunikácií a pod. Terénne úpravy a zásahy do krajiny budú predstavovať aj činnosti súvisiace so zabezpečením stavebných surovín pre potreby výstavby navrhovanej činnosti. Navrhujeme preto v krajine využívať len ložiská, ktoré sú dobre prístupné, resp. svojou činnosťou nezaťažujú obytné územia alebo nie sú situované v chránených územiach. Nenavrhujeme otvárať žiadne nové ložiská.

Navrhovaná činnosť bude začlenená do krajiny prostredníctvom sadovníckych (vegetačných) úprav. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach.

3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

3.1. Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo sú hodnotené na základe emisnej štúdie a hlukovej záťaže z hodnotenej činnosti. Podľa výsledkov štúdií – emisná a hluková, navrhovaná činnosť spolu s realizáciou navrhovaných technických opatrení nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva.

Priamym vplyvom hodnotenej činnosti bude vystavených celkovo 68 174 obyvateľov dotknutých sídiel okresu Martin, resp. 9 385 obyvateľov dotknutých sídiel okresu Turčianske Teplice, čo predstavuje až cca 70 % z celkového počtu obyvateľov jednotlivých okresov. Nová rýchlostná cesta prispeje k zlepšeniu cestnej premávky a bezpečnosti užívateľov v dotknutých sídlach, najmä v prieťahoch okresným mestom Martin (chodci, cyklisti). Uvedenie navrhovanej činnosti, v čo najkratšom termíne do prevádzky, bude mať pozitívny dopad na životné prostredie v dotknutých obciach.

Nepriamo budú ovplyvnení aj ďalší užívatelia novej rýchlostnej cesty, ktorí nemajú trvalé, alebo prechodné bydlisko v hodnotenom území, ale sú užívatelmi, ktorým sa oproti stavu bez realizácie hodnotenej investície zrýchli prejazd územím, dôjde k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť premávky.

Koncový úsek trasy R3 od cca 25,0 až po 32,7 km v modrom variante prechádza v polohe súčasnej cesty I/65 v susedstve s intravilánom okresného mesta Turčianske Teplice. V tomto úseku preferujeme viesť trasu R3 v polohe žltého variantu, ktorá je vedená vo väčšej vzdialenosti od obytných častí mesta. Trasa žltého variantu sa javí ako optimálnejšia z pohľadu vplyvu hluku a emisií z dopravy na R3 na miestne obyvateľstvo, ako aj na návštevníkov spomínaného kúpeľného sídla.

Vplyvy počas výstavby navrhovanej činnosti

Počas realizácie výstavby navrhovanej činnosti môže dochádzať k narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva v okolitých obciach. Pôjde najmä o vplyv polohy stavebných dvorov, zemníkov, obmedzenia miestnej dopravy, ďalej stavebný ruch (hlučnosť) a zvýšenú prašnosť. Doba obmedzenia a negatívnych vplyvov bude limitovaná iba na dobu výstavby navrhovanej činnosti a nebude trvalá.

Vplyvy počas prevádzky navrhovanej činnosti - zdravotné riziká, ovplyvnenie pohody a kvality života

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti, dopravného zaťaženia a imisnej záťaže, nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia. Výstavbou hodnotenej činnosti dôjde k realizácii stavby, ktorá bude spĺňať bezpečnostné a hygienické limity, vplyv stavby je dlhodobý a pozitívny.

Navrhovaná činnosť bude pozitívne vplyvať na pohodu a kvalitu života obyvateľstva a to z dôvodu odklonenia dopravy zo súčasnej cesty I/65, čo bude mať za následok odstránenie jej kolízneho stavu, ako aj zníženie nehodovosti v úseku Martin – Turčianske Teplice. Zdravotné riziká sa realizáciou navrhovanej činnosti podstatne znížia oproti súčasnému stavu.

Navrhovaná činnosť zabezpečí nové, dopravne a technicky výhodné prepojenie navrhovanej stavby R3 Martin – Horná Štubňa s cestnou sieťou SR, t.j. s navrhovaným koridorom D1.

3.2 Vplyvy na prírodné prostredie

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

Pre potencionálne nebezpečie aktivácie geodynamických procesov (zosuvné plochy – napr. severné výbežky Mošovskej pahorkatiny v povodí Necpalského a Čierneho potoka) pri zakladaní telesa rýchlostnej cesty bude potrebná ich včasná identifikácia a následná eliminácia. Trasa modrého a červeného variantu prechádza kolmo cez okraj svahu údolia Necpalského potoka s minimálnym vplyvom na existujúce svahové deformácie. Cez severné výbežky Mošovskej pahorkatiny oba varianty prekonávajú väčšie výškové rozdiely formou zárezov a násypov a v rôznej miere sa dotýkajú alebo priamo prechádzajú územím dotknutým svahovými deformáciami. Rizikovejší je úsek červeného variantu v úseku 12,0 - 12,5 km, ktorý nepriaznivo, priečne, prechádza územím svahových deformácií v masíve pahorkatiny, v polohe pravých svahoch Čierneho potoka. Z hľadiska výškového vedenia trasy v úrovni terénu v miestach svahových deformácií je optimálna trasa žltého a modrého variantu.

Na základe výsledkov podrobného inžiniersko – geologického prieskumu dotknutého územia budú pri zakladaní pilót mostných konštrukcií prijaté stavebno – technické (konštrukčné) a prevádzkové opatrenia, ktoré budú minimalizovať možnosť kontaminácie horninového prostredia.

Pri dodržaní navrhovaných opatrení neočakávame žiadne výrazné vplyvy hodnotenej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky navrhovanej činnosti na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery.

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych výhradných plošných a líniových ložísk, chránených ložísk nerastných surovín alebo dobývacích priestorov. Výstavbou navrhovanej činnosti nebude dochádzať k otváraní nových ložísk v okolí hodnoteného územia, ale budú sa využívať existujúce ložiská v území.

3.2.2. Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Z výsledkov spracovanej emisnej štúdie (Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2008) vyplynulo, že po výstavbe úseku rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa neprekročí z dopravy koncentrácia NO₂, CO, PM₁₀ a benzénu limitné hodnoty v zmysle platnej legislatívy v obytných zónach v hodnotenom území v časovom horizonte rokov 2017 až 2037.

Emisná štúdia potvrdila dodržanie platných imisných limitov na území SR pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel bude počas výstavby navrhovanej činnosti podieľať aj zvýšená prašnosť, pôjde však o vplyv dočasný s lokálnym pôsobením, ktorého intenzitu je možné eliminovať.

3.2.3. Vplyvy na hlukovú situáciu v území

Hlukové pomery v hodnotenom území boli posudzované v Hlukovej štúdii (Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2008). Realizáciou navrhovanej činnosti trasovanej dôjde k zníženiu hluku v obytných celkoch situovaných v súbahu s existujúcou cestou I/65. Vzhľadom na predpokladané intenzity dopravy na R3 a najmä vedenie trás navrhovaných variantov odklonom od zastavaných území dotknutých obcí s vykonaním príslušných protihlukových opatrení, budú v blízkosti dotknutého územia splnené hygienické limity v zmysle platnej legislatívy.

3.2.4. Vplyvy na podzemnú a povrchovú vodu

Vplyvy na podzemné vody

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod. Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody.

Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami a havarijnými únikmi. Preto navrhujeme v trase stavby používať pri zimnej údržbe posypové materiály, ktoré sú neúčinné s abiotickými zložkami prostredia. Na základe technických a technologických opatrení (cestná kanalizácia s odlučovačmi ropných látok) nepredpokladáme, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd v dotknutom území a jeho okolí.

Vplyvy na minerálne, vodohospodárske pramene a geotermálne vody

Priamo v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú registrované vodohospodárske pramene ani žiadny registrovaný zdroj minerálnych a geotermálnych vôd. Vplyv navrhovanej činnosti na ich súčasný výskyt pri dodržaní navrhovaných opatrení je minimálny, pozri vplyvy na PHO.

Vplyvy na PHO a vodohospodárske chránené oblasti

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vodohospodársky chránených oblastí (CHVO). Vplyvy stavby na tieto územia nie sú negatívne.

Trasa R3 prechádza cez lokality II. a III. stupňa ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd, do I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd stavba nezasahuje. Realizácia navrhovanej činnosti z pohľadu jej funkčno – technologického prevedenia za podmienky realizácie technických opatrení v podobe vybudovania cestnej kanalizácie s lapačmi ropných látok nespôsobí narušenie existujúcich prírodných minerálnych a liečivých zdrojov v území.

Vplyvy na povrchové vody

V trase navrhovanej činnosti sú plánované preložky a úpravy miestnych potokov, hlavný vodný tok v území – rieka Turiec nebude realizáciou navrhovaného zámeru prekonávaná. Pri premosteniach vodných prekážok (miestne potoky) budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie prietoku Q_{100} s požadovanou rezervou.

Pri realizácii úprav (preložiek) miestnych potokov odporúčame prijať také technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov (napr. spevnenie koryta s dostatočným premostením preloženého úseku proti zosuvu pri prejazdoch stavebných mechanizmov, zabezpečenie ich dobrého technického stavu proti úniku ropných látok), aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území, nebola ohrozená akosť povrchových vôd, neboli zmenené hydraulické podmienky v koryte toku a pod.

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa cesty budú vyvedené cestnou kanalizáciou (kanalizačné stoky) do existujúcich recipientov v území. Pred zaústením do recipientov budú prečistené v lapačoch ropných látok. Navrhujeme zvážiť však týchto prečistených vôd do terénu.

Havárie

Havária môže nastať pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. V prípade danej situácie je vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá sú vybavené havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody.

3.2.5. Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu počas výstavby navrhovanej činnosti

Hlavný priamy nepriaznivý vplyv počas výstavby zámeru je dočasný a trvalý záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) u mechanizmov stavebných strojov.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky navrhovanej činnosti

V etape prevádzky hodnotenej činnosti môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok), čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Následky znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou.

Z navrhovaných variantov z hľadiska celkového trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy sa ako najoptimálnejšia javí trasa modrého variantu so záberom celkovo 186,7 ha poľnohospodárskej pôdy. Najnepriaznivejším variantom z hľadiska trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy je trasovanie červeného variantu s celkovým záberom 204,5 ha. Z hľadiska záberu lesnej pôdy sa ako najoptimálnejší variant javí trasa žltého, resp. červeného variantu.

Ostatné vplyvy na pôdu v spojitosti s obhospodarovaním pôd sú uvedené v tejto časti, kapitole 3.4.

3.2.6. Vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na vegetáciu

Územie, ktorým prechádza navrhovaná činnosť tvorí najmä poľnohospodársky využívaná krajina. Rastlinný pokryv tvoria prevažne poľnohospodárske kultúry na ornej pôde a intenzifikované trvalé trávnaté porasty lúk a pasienkov, ktoré sú predeľované miestnymi potokmi so sprievodnou vegetáciou.

Priamym vplyvom realizácie hodnotenej činnosti bude zásah do biotopov európskeho a národného významu v dotknutom území. V súvislosti s navrhovanou činnosťou dôjde v jej trase k odstráneniu vegetačného krytu, ako aj zmeny pôdneho horizontu (výrub drevín, krovitých porastov v povodí miestnych potokov, remízok vo voľnej poľnohospodárskej krajine). Ide o odstránenie vegetácie v koridore stavby, pri úpravách potokov, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Počas výstavby je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená. Navrhovaná činnosť nezasahuje do cenných lokalít mokraďových spoločenstiev nachádzajúcich sa v súbehu s riekou Turiec.

Na zmiernenie negatívnych vplyvov na vegetáciu pri premosteniach potokov navrhujeme umiestnenie mostných konštrukcií v čo najkolmejšom smere na vodné toky, resp. navrhujeme umiestniť piliere mostnej konštrukcie čo najďalej od brehu jednotlivých vodných tokov, čím by nedochádzalo k nadmernej likvidácii brehových porastov.

Pre eliminovanie negatívnych vplyvov a po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a začlenené do okolia vegetačnými a sadovníckymi úpravami. Pri sadovníckych úpravách navrhujeme použiť nenáročné druhy drevín a krovitých skupín. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach.

Z pohľadu vplyvu stavby na existujúcu vegetáciu sa javí ako najoptimálnejšia javí trasa žltého, resp. červeného variantu.

Vplyvy na živočíšstvo

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia alebo znehodnotenie biotopu.

Trasa navrhovanej činnosti bude pretínať migračný nadregionálny terestrický biokoridor Trebostovo – Záborie a Kláštor pod Znievom - Mošovce (živočíchy viažuce sa na lesné spoločenstvá, ako napr. jelenia, srnčia a diviacia zver a pod.) a hydrické biokoridory (v povodí miestnych potokov). Pre eliminovanie nepriaznivých vplyvov bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov, v hodnotenom území ide najmä o koridory pozdĺž vodných tokov, ktoré bude potrebné prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením (navrhované mostné konštrukcie majú dostatočnú šírku polí v rozmedzí od cca 7,5 až cca 32,5 m).

Nadregionálny terestrický biokoridor Trebostovo – Záborie pretínajú všetky varianty v cca 6,5 - 7,0 km. V tomto úseku navrhujeme v závislosti od morfológie terénu realizáciu podchodov, priepustov pre zver. Ďalej trasa R3 pretína terestrický biokoridor Kláštor pod Znievom - Mošovce v susedstve s I/65 v modrom a žltom variante (cca 20 km trás), z tohto dôvodu hodnotíme uvedené trasy za menej rizikové, oproti trase červeného variantu v cca 20,0 km – fragmentácia územia, pretože existujúca cesta I/65 tvorí líniovú bariéru v migrácii fauny, na ktoré si zver hodnoteného územia pri ich prekonávaní už zvykla. Dôležitou skutočnosťou je, že navrhovaná činnosť bude oplotená, pozri priečny rez v prílohách.

Vplyvy na biodiverzitu

Na diverzitu krajinného celku a jej štruktúru má najväčší vplyv dlhodobá antropogénna činnosť. V okolí navrhovanej R3 prevláda poľnohospodárska činnosť. Medzi lokality s vyššou biologickou diverzitou patria v hodnotenom území sprievodná brehová vegetácia v povodí miestnych potokov s prirodzeným korytom, biotopy európskeho a národného významu, ostrovkovité mokradňové spoločenstvá atď. Výstavba nového technického diela môže negatívne ovplyvniť biotopy v povodí miestnych tokov. Negatívne ovplyvnenie toku môže spočívať v narušení toku a koryta potoka v miestach premostení a výstavby trasy v bezprostrednej blízkosti vodného toku.

Lokalizácia trasy bude vyžadovať výrub mimolesných porastov s nižšou sadovníckou hodnotou, resp. dôjde k výrubu takých drevín, ktoré neznameniajú unikátnosť, funkčnú alebo estetickú nenahraditeľnosť dotknutých porastov drevín. Uvedené negatívne vplyvy stavby budú zmiernené technicko – stavebnými a kompenzačnými opatreniami (sadovnícke úpravy). Vplyvy zámeru na populácie vzácnych a chránených druhov živočíchov hodnotíme ako nepriaznivé len v špecifických úsekoch trasy. Celkovo však je trasa R3 vedená prevažne poľnohospodársky využívanými plochami a vyhyba sa z hľadiska biodiverzity cenným lokalitám Turca, resp. úpätiám Veľkej Fatry.

Z pohľadu trasy jednotlivých variantov na biodiverzitu hodnotíme trasu modrého a žltého variantu za menej rizikový, naopak červený variant vedený najmä v polohe západne od existujúcej cesty I/65 výrazne spôsobuje fragmentáciu územia.

3.3. Vplyvy na krajinu

Vplyv na štruktúru a využívanie krajiny

Hodnotená činnosť bude v niektorých úsekoch meniť súčasnú štruktúru a využívanie krajiny a bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny obyvateľmi. K určitým dopadom bude dochádzať pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia. Pôjde o úseky R3 po cca 15,0 km

jej trasy v jednotlivých variantoch. Tento vplyv však bude v konečnom dôsledku eliminovaný rekultivačnými prácami a úpravami terénu spolu s vegetačnými úpravami.

V miestach trasovania novej R3 v súbehu s existujúcou cestou I/65 nepredpokladáme, že navrhovaná činnosť bude výrazne meniť súčasnú štruktúru krajiny. Ide o úseky 15,0 – 30,0 km trasy modrého a žltého variantu. Trasa R3 je vedená v tomto úseku v dosahu vplyvov existujúcej I/65. Naopak trasa červeného variantu v úseku 15,0 – 25,0 km prechádza menej narušenou poľnohospodársky využívanou krajinou s lúkami a pasienkami, ostrovkovitými lesnými porastmi. V tomto priestore prechádza koridor červeného variantu rázovitým terénom a spôsobuje väčšiu fragmentáciu územia, ide o negatívny vplyv na štruktúru a využívanie krajiny.

Z pohľadu vplyvov navrhovanej činnosti na štruktúru a využívanie krajiny sa ako najoptimálnejšia javí trasa červeného variantu po km 15,0, ďalej trasa modrého, resp. žltého variantu po koniec úseku.

Navrhovaná činnosť v trasovaní jednotlivých navrhovaných variantov si nevyžiada záber ani demoláciu obytných objektov.

V etape výstavby navrhovanej činnosti možno medzi najvýznamnejšie vplyvy zaradiť vznik stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na stavenisko. Po ukončení výstavby bude technické dielo začlenené do krajiny pomocou sadovníckych úprav.

Vplyv na scenériu krajiny

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do krajiny bude začlenené nové technické líniové dielo. Najvýznamnejším vizuálnym zásahom do krajiny pri výstavbe cestného telesa je vedenie trasy v zárezoch, na vysokých násypoch a výstavbou vysokých mostných konštrukcií. Takéto technické prvky sa vyskytujú najmä pri prekonávaní terénnych depresí (napr. severné výbežky Mošovskej pahorkatiny, lokalita Háj v oblasti Laskár – Socovce a pod.).

Krajinársky najvýznamnejším prvkom v hodnotenom území sú ostrovkovité lesné porasty na poľnohospodársky využívaných plochách, sprievodná vegetácia miestnych potokov, v širšom okolí masív Malej a Veľkej Fatry. Navrhovaná činnosť v prevažnej miere kopíruje niveletu reliéfu, najmä v úsekoch vedených v súbehu s existujúcou cestou I/65. Z pohľadu vplyvu stavby na scenériu krajiny sa ako najoptimálnejšia javí trasa variantu - B (žltý). Oproti variantu A a C je na prekonanie nerovností terénu potrebná menšia dĺžka / počet mostných objektov, zárubných a oporných múrov. Trasa žltého variantu sa viac prispôsobuje existujúcim geomorfologickým prvkom v krajine.

Realizáciou navrhovanej činnosti nebudú dotknuté pohľady na kultúrne pamiatky alebo významné krajinárske miesta.

Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma

Navrhovaná činnosť zasahuje čiastočne do maloplošných chránených území v hodnotenom území. Nejedná sa však o výrazne plošné zásahy (modrý variant v úseku cca 20,0 až 20,8 v kontakte s existujúcou cestou I/65 čiastočne zasahuje do CHA Mošovské aleje so 4. stupňom ochrany). V tomto úseku navrhovaná činnosť vo variante – A nie je v kolízii s predmetom ochrany spomínanej lokality. Navrhovaná činnosť vo variante žltom a červenom obchádza spomínanú lokalitu, sú výhodnejšie ako variant – A (modrý).

Spoločný koncový úsek R3 v cca 31 km prekonáva lokalitu CHA Žarnovica. Maloplošné chránené územie je reprezentované meandrujúcim potom Teplica s jeho sprievodnou vegetáciou. Trasy R3 ho prekonávajú mostným objektom (šírka poľa 32,4 m) v kontakte s cestou I/65 a zastavaným územím obce Dolná Štubňa, čiže v dosahu existujúcich antropických vplyvov. Vzhľadom na vyššie uvedené sú vplyvy stavby na chránené územie akceptovateľné a realizovateľné.

Navrhovaná činnosť nezasahuje do veľkoplošného chráneného územia, vplyv stavby na NP Veľká Fatra vzdialená cca 1,5 km od dotknutého územia nie je negatívny. Južné časti trasy jednotlivých variantov (variant – A 2,6%, variant – B 6,4%, variant – 9,6% z celkovej dĺžky ich trás) prechádzajú v k.ú. Mošovce a k.ú. Turčiansky Michal cez ochranné pásmo NP Veľká Fatra, v ktorom platí 2. stupeň ochrany prírody a krajiny. V ochrannom pásme NP prechádza trasa R3 cez poľnohospodársky využívané plochy, vplyv činnosti na chránené cenné a krajinársky hodnotné prvky územia NP sú viazané na masív Veľkej Fatry, vplyv stavby je minimálny.

Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom.

3.3.1. Ochrana prírody v zmysle medzinárodných dohovorov - NATURA 2000

Navrhované chránené vtáčie územia

Podľa Národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území sa v hodnotenom území a jeho širšom okolí nenachádza žiadny z nich. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na územia CHVÚ neboli identifikované.

Územia európskeho významu

Navrhovaná činnosť prechádza cez lokality NATURA 2000, ktoré v hodnotenom území predstavujú vodné toky Blatnický potok a potok Teplica a na ne viažuce sa zoocenózy. Predmetom ochrany je prirodzené koryto s brehovou vegetáciou s príslušnými aluviálnymi mokraďami a druhy živočíchov viazané na vodný tok. Ich ohrozenie súvisí najmä so zmenou vodného režimu vodných tokov. Navrhovaná činnosť prekonáva koryto potokov bezpilierovo s dostatočne širokým osadením pilierov.

S cieľom minimalizovania zásahov do sprievodnej vegetácie tokov je najvhodnejším riešením umiestnenia mostnej konštrukcie v čo najkolmejšom smere na vodný tok, čím nedochádza k nadmernej likvidácii brehových porastov v území. Navrhované mostné objekty prekonávajú korytá potokov pod uhlom cca 100°. Ďalej je potrebné konštatovať, že navrhovaná činnosť prekonáva lokality NATURA 2000 v blízkosti existujúcej cesty I/65, v dosahu antropických vplyvov (kontakt s urbanizovaným prostredím, hlučnosť, zvýšená návštevnosť a pod.).

Zásah do chránených území je možné odôvodniť len verejným záujmom a významom navrhovanej činnosti v dotknutom regióne s dlhodobými prínosmi pre spoločnosť. Vzhľadom na vyššie uvedené a dodržaním nápravných opatrení (vegetačné úpravy) dôjde k minimalizácii negatívnych vplyvov na spomínané lokality európskeho významu.

RAMSARSKÁ KONVENCIA

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach. Navrhovaná činnosť neprechádza cez rieku Turiec (lokalita Ramsar - 8. Mokrade Turca). Negatívne vplyvy stavby na lokality medzinárodne významných mokradí neboli identifikované.

Iné ochranné pásma

Ochranné pásma vodných zdrojov, chránené ložiskové územia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vodohospodársky chránených oblastí (CHVO). Vplyvy stavby na tieto územia nie sú negatívne. Vplyvy na PHO vodných zdrojov sú uvedené v kap. 3.2.4. v tejto časti.

Trasa navrhovanej činnosti nepretína žiadne chránené ložiskové územia. Vplyv stavby vzhľadom na jej funkčno – technologické prevedenie nie je negatívny.

3.3.2. Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyv navrhovanej činnosti na prvky ÚSES

Vplyv navrhovanej činnosti na hydrické biokoridory

Trasa R3 prechádza cez regionálne hydrické biokoridory Blatnický potok, potok Teplica a lokálne biokoridory (miestne potoky), ktoré v rámci RÚSES okresu Martin, 1993 predstavujú genofondové lokality Turčianskej kotliny. Priamym vplyvom stavby je výrub sprievodnej vegetácie v jej ochrannom pásme, z toho dôvodu je potrebné prijať opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov trasy technického diela (minimalizácia likvidácie brehových porastov, zabránenie odvodneniu územia), zabezpečenie súčasnej migrácie živočíchov viažucich sa na alúviá miestnych potokov. Navrhovaná činnosť v jednotlivých variantoch prekonáva terénne depresie a alúvia potokov estakádami s dostatočne širokým osadením pilierov (rozpätie 7,5 m až 32,5 m). Vybudovaním mostných objektov s čo najširším premostením miestnych tokov a terénnych depresií dôjde k minimalizácii výrubov vegetácie, ovplyvnenia režimu odtokových parametrov, zásahu do štruktúry biokoridoru.

Vplyv navrhovanej činnosti na terestrické biokoridory

Trasa navrhovanej činnosti pretína migračný nadregionálny terestrický biokoridor Trebostovo – Záborie a Kláštor pod Znievom – Mošovce. Výstavbou navrhovanej cesty R3 môže dochádzať k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce živočíchy (migrácia vysokej a diviačej zveri). Možný bariérový efekt navrhujeme eliminovať realizáciou technických opatrení – využitie osadenia estakád, príp. vybudovaním podchodov, priepustov a pod. Realizáciou technických opatrení (priepusty pre zver s využitím morfológie terénu) nepredpokladáme narušenie migrácie živočíchov v hodnotenom území a v jeho širšom okolí vo väčšej miere ako doteraz, pozri aj vplyvy na živočíšstvo.

V severnej (Žabokrecká terasa) a južnej časti (Hájske terasy) Mošovskej pahorkatiny prechádza trasa R3 cez genofondové lokality reprezentované prevažne zvyškami dubohrabín a xerofilnými trávno-bylinnými fytocenózami. Trasa prekonáva lokality prevažne estakádne, resp. formou zárezu, avšak nejedná sa o výrazné plošné zábery.

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zániku väzieb medzi jednotlivými prvkami ÚSES v Turčianskej kotline.

3.4. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vplyvy na kultúrne a historické hodnoty, štruktúru sídiel, archeologické náleziská

V trase navrhovanej činnosti v úseku Martin – Horná Štubňa v súčasnom štádiu poznania územia sa nachádza, podľa Archeologického ústavu SAV Nitra, 2008, niekoľko archeologických nálezísk. V dotknutom území navrhovanej činnosti sa neobjavili náleziská, ktoré by si vyžadovali odklon niektorých z navrhovaných variantov trasy rýchlostnej cesty R3. Vzhľadom na možný výskyt archeologických pozostatkov v trase navrhovanej činnosti bude potrebné zabezpečiť počas realizácie zemných prác podrobný archeologický prieskum. Týmto postupom sa minimalizujú

negatívne vplyvy na archeologické náleziská a dôjde k zachovaniu cenných nálezísk a historických predmetov.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, miestne tradície, ľudové remeslá neboli identifikované.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)

Hodnotená činnosť nebude mať žiaden vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, ani na miestne tradície.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde ku čiastočnému rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby v hodnotenom území a jeho okolí. Vplyv bude trvalý. V trasách jednotlivých variantov sa počíta s realizáciou navrhovaných opatrení v podobe preložiek, resp. rekonštrukcií (úprav) poľných a účelových ciest. Navrhovanými opatreniami budú rozdelené hony aj ďalej využívané, obrábané a dostupné pre poľnohospodárske mechanizmy.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R6 bude mať pozitívny vplyv na rozvoj a reštrukturalizáciu priemyslu v hodnotenom území a jeho širšom okolí. Výstavba kvalitnejšej komunikácie podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít nielen v regionálnom, ale aj v nadregionálnom meradle.

Vplyvy na dopravu

Vplyvy na dopravu sú vyhodnotené v pripojených tabuľkových prehľadoch podľa Technickej štúdie „R3 Martin – Horná Štubňa“, (DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava, Divízia Zvolen, 2008). Dopravná prognóza je spracovaná pre dva stavy (s R3 a bez realizácie stavby) pre výhľadové obdobie r. 2017 - rok uvedenia stavby do prevádzky a ďalšie výhľadové roky 2027 a 2037. Výhľadové dopravné zaťaženie je spracované na základe predpokladanej dopravnej výkonnosti existujúcej cestnej siete, rastu intenzít dopravy na dotknutých úsekoch cesty I/65 (podklady SSC, sčítanie dopravy 2005, koeficienty rastu intenzity dopravy atď.).

Výhľadové dopravné intenzity v rokoch 2017, 2027 a 2037 vo vybraných úsekoch na existujúcej ceste I/65 vo vybraných úsekoch – nulový stav (stav bez realizácie navrhovanej činnosti) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Výhľadové dopravné intenzity v rokoch 2017, 2027 a 2037 vo vybraných úsekoch na existujúcej ceste I/65 vo vybraných úsekoch – nulový stav (bez realizácie navrhovanej činnosti)

číslo cesty	popis úseku	číslo sčítacieho úseku	rok	OA (voz./24h) obojsmerne	NA (voz./24h) obojsmerne	spolu (voz./24h) obojsmerne
I/65	Martin (intravilán)	91253	2017	25 366	2 531	27 897
			2027	31 740	2 801	34 541
			2037	34 805	3 707	38 512
I/65	Martin – Košťany nad Turcom	91250	2017	23 084	3 772	26 856
			2027	28 884	4 174	33 058
			2037	31 673	5 526	37 199
I/65	Košťany nad Turcom - Príbovce	91260	2017	14 327	3 031	17 358
			2027	17 927	3 354	21 281
			2037	19 657	4 441	24 098

I/65	Príbovce – Mošovce	91270	2017	8 901	2 125	11 026
			2027	11 137	2 352	13 489
			2037	12 213	3 113	15 326
I/65	Mošovce – Turčianske Teplice	91290	2017	9 822	3 115	12 937
			2027	12 290	3 447	15 737
			2037	13 477	4 563	18 040
I/65	Turčianske Teplice – Dolná Štubňa	91296	2017	8 459	2 117	10 576
			2027	10 584	2 343	12 927
			2037	11 606	3 101	14 707

Hodnoty prípustných intenzít pre jednotlivé úseky R3 sú pre roky 2017, 2027 a 2037 v polovičnom (R11,5/120) a plnom profile (R24,5/120) uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Plný profil – R24,5/120

Úsek	Rok	(voz./24h) – v profile			Posudz. smer (voz/h)	Pož. rýchľ.	% NA	kategória	Prípustná intenzita	rezerva
		osobné	ostatné	spolu						
1.	2017	9 706	3 166	12 872	773	100	24,22	R 24,5/120		
	2027	12 146	3 500	15 646	939	100	22,04			
	2037	13 318	4 634	17 952	1 078	100	25,44		1302	224
2.	2017	6 874	1 992	8 866	532	100	22,47	R 24,5/120		
	2027	8 602	2 204	10 806	649	100	20,40			
	2037	9 432	2 916	12 348	741	100	23,62		1343	602
3.	2017	6 190	1 808	7 998	480	100	22,61	R 24,5/120		
	2027	7 742	2 000	9 742	585	100	20,53			
	2037	8 488	2 646	11 134	669	100	23,77		1340	671

Tab.: Polovičný profil – R11,5/120

Úsek	Rok	(voz./24h) – v profile			Posudz. smer (voz/h)	Pož. rýchľ.	% NA	kategória	Prípustná intenzita	rezerva
		osobné	ostatné	spolu						
1.	2017	9 706	3 166	12 872	773	100	24,22	R 11,5/120 St.stúp.1 predb.100%	203	-570
	2027	12 146	3 500	15 646	939	100	22,04			
	2037	13 318	4 634	17 952	1 078	100	25,44			
2.	2017	6 874	1 992	8 866	532	100	22,47	R 11,5/120 St.stúp.1 predb.100%	285	-247
	2027	8 602	2 204	10 806	649	100	20,40			
	2037	9 432	2 916	12 348	741	100	23,62			
3.	2017	6 190	1 808	7 998	480	100	22,61	R 11,5/120 St.stúp.1 predb.100%	301	-179
	2027	7 742	2 000	9 742	585	100	20,53			
	2037	8 488	2 646	11 134	669	100	23,77			

Úseky R3:

Variant A:

1. križ. Martin – križ. Rakovo
2. križ. Rakovo – križ. Turčiansky Michal
3. križ. Turčiansky Michal – križ. Šturec

Variant B:

1. križ. Martin – križ. Príbovce
2. križ. Príbovce – križ. Mošovce
3. križ. Mošovce – križ. Šturec

Variant C:

1. križ. Martin – križ. Rakovo
2. križ. Rakovo – križ. Mošovce
3. križ. Mošovce – križ. Šturec

Z vyššie uvedeného vyplýva, že:

- o bez vybudovania rýchlostnej cesty R3 nebude súčasná cesta I. triedy (I/65) vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom v regióne Turca,
- o rýchlostnú cestu R3 v úseku Martin – Turčianske Teplice bude potrebné budovať v plnom profile už na začiatku posudzovaného obdobia, t.j. v čase uvedenia investície do prevádzky v roku 2017.

Na existujúcej ceste I/65 sa vplyv prekročenia prípustnej intenzity dopravy prejaví na zhoršení priepustnosti a plynulosti dopravy, zvýši sa nehodovosť a počet kolíznych situácií účastníkov premávky. Presmerovaním dopravy, najmä tranzitnej, na novonavrhovaný koridor hodnotenej činnosti dôjde k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky, prispeje k odstráneniu kolíznych situácií na súčasnej ceste I/65, zabezpečí sa vyššia bezpečnosť pre účastníkov cestnej premávky. Realizáciou novej, kapacitne vyhovujúcej a technicky kvalitnej rýchlostnej cesty dôjde k poklesu

cestovného a prepravného času v dôsledku zvýšenej cestnej rýchlosti a bezpečnosti jej užívateľov na hodnotenom úseku.

Všetky navrhované varianty sú z hľadiska dopravného zaťaženia totožné. Z hľadiska širších vzťahov dochádza u všetkých variantov k vhodnému spôsobu napojenia komunikačnej siete Turca na ťah rýchlostnej cesty R3. Vplyv navrhovanej činnosti na dopravu hodnotíme ako pozitívny nielen v regionálnom, či nadregionálnom, ale aj medzinárodnom meradle.

Vplyvy na leteckú dopravu

V hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho blízkom okolí sa v súčasnosti nachádzajú tri civilné letiská: letisko Martin, letisko Košťany a letisko Dolná Štubňa. Jednotlivé varianty navrhovanej činnosti nezasahujú do ochranných pásiem prevádzkových plôch spomínaných letísk regionálneho / miestneho významu avšak zasahujú do ostatných ochranných pásiem letísk, ako napr.: ochranných pásiem s obmedzením stavieb VN a VVN a ochranných pásiem proti nebezpečným a klamlivým svetlám.

Do ochranných pásiem letiska Martin zasahujú všetky tri varianty trasy R3 v úseku od 0,0 km po cca 6,1 km. V ďalších stupňoch projektovej prípravy bude potrebné zohľadniť umiestnenie rýchlostnej cesty a navrhnuť opatrenia pre zosúladenie oboch činností, resp. rešpektovať stanovisko Leteckého úradu SR.

Letisko Košťany a Dolná Štubňa budú trasou R3 dotknuté v minimálnej miere, vplyv navrhovanej činnosti bude len v medziach OP s obmedzením stavieb VN a VVN a OP proti nebezpečným a klamlivým svetlám. Do OP s obmedzením stavieb VN a VVN zasahuje pri letisku Košťany najviac variant žltý v úseku cca 10,0 km až 13,7 km, resp. variant modrý v cca 11,6 km - 12,4 km trasy. Variant červený do spomínaného OP nezasahuje. OP proti nebezpečným a klamlivým svetlám je dotknuté pri letisku Košťany iba v trase žltého variantu v úseku od cca 10,5 km po 13,2 km. Ostatné varianty R3 toto OP nezasahujú. Trasa R3 zasahuje pri letisku Dolná Štubňa do ochranného pásma s obmedzením stavieb VN a VVN na dĺžke cca 1550 m.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Z hľadiska vybavenosti sídiel a obsluhy obyvateľstva hodnoteného územia a jeho okolia sa nepredpokladajú negatívne vplyvy navrhovanej činnosti. Realizácia navrhovanej činnosti podporí rozvoj rekreačného a turistického potenciálu Turčianskej doliny (agroturistika, cykloturistika, zimné športy – Martinské hole, Jasenská dolina atď.).

Navrhovaná činnosť prispeje a zabezpečený plynulejší pohyb obyvateľstva dotknutých sídiel za službami do centier, bez zvýšených časových nárokov. Pozitívny vplyv realizácie navrhovanej činnosti sa prejaví aj na rozvoji služieb a podnikateľských aktivít v regióne Turca s efektom tvorby nových pracovných príležitostí. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zániku / prerušeniu turistických trás vedúcich do NP Veľká Fatra a ďalších chránených lokalít Turca.

Vplyvy na infraštruktúru

Vplyvy na infraštruktúru sa budú vyskytovať hlavne v etape výstavby navrhovanej činnosti. Budú to vyvolané investície vo forme preložiek a rekonštrukcií inžinierskych sietí.

Z hľadiska vplyvu realizácie prekládok podzemných a nadzemných vedení inžinierskych sietí na životné prostredie v dotknutom území môžeme jednoznačne povedať, že navrhované prekládky nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie. Dočasne sa bude prejavovať zvýšená prašnosť a hlučnosť počas výkopových prác.

Realizácia navrhovanej činnosti si nevyžaduje budovanie nových kapacít sociálnej a technickej infraštruktúry a bude využívať existujúce možnosti v území. Nevyhnutné bude dodržanie vzdialenosti ochranných pásiem počas výstavby zámeru.

4. Hodnotenie zdravotných rizík

Vplyv novej stavby voči obyvateľstvu v jej okolí je spojený s produkciou exhalátov a zvýšenou hladinou hluku. Vplyvy na zdravie obyvateľstva sa môžu prejaviť pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentráciám, ktoré prekračujú povolený hygienický limit.

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy na navrhovanej rýchlostnej ceste R3 v úseku Martin – Horná Štubňa, na rozdiel od súčasného stavu na I/65 bez realizáciu navrhovanej činnosti, sa neočakáva v jej okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekračoval limitné hodnoty, čo potvrdili výsledky emisnej štúdie.

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti a najmä navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia (pri dodržaní navrhovaných opatrení) a imisnej záťaže, nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia.

Výstavbou hodnotenej činnosti dôjde k realizácii stavby, ktorá bude spĺňať bezpečnostné a hygienické limity. Zdravotné riziká sa realizáciou navrhovanej činnosti podstatne znížia oproti súčasnému stavu, na súčasnej ceste I/65 dôjde k zníženiu dopravného zaťaženia, zníženiu nehodovosti a zvýši sa bezpečnosť miestnych obyvateľov, najmä chodcov a cyklistov.

5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

5.1. Chránené územia, Chránené vodohospodárske oblasti, výtvory a pamiatky

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma sú uvedené v kap.III/3./3.3.

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vodohospodársky chránených oblastí (CHVO). Negatívne vplyvy stavby na tieto územia neboli identifikované.

Trasa R3 prechádza cez lokality II. a III. stupňa ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd. Realizácia navrhovanej činnosti z pohľadu jej funkčno – technologického prevedenia za podmienky realizácie technických opatrení v podobe vybudovania cestnej kanalizácie s lapačmi ropných látok nespôsobí narušenie existujúcich prírodných minerálnych a liečivých zdrojov v území.

Navrhovaná činnosť nie je v dotyku s chránenými výtvormi a pamiatkami a nenachádzajú sa v jej trase chránené stromy (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov). Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na chránené výtvory a pamiatky neboli identifikované.

6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

Vplyvy súvisiace s výstavbou navrhovanej činnosti budú trvalé. Z negatívnych vplyvov pôjde o zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy, biotopov európskeho a národného významu a výstupov do okolia – najmä hluk, imisie a odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty. Nepriaznivý účinok týchto vplyvov bude potrebné v čo najväčšej miere eliminovať ochrannými, kompenzačnými a technicko – stavebnými opatreniami. Vplyvy sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách.

Prehľad očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti je uvedený v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Popis očakávaných vplyvov a známka ohodnotenia

Známka ohodnotenia	Popis vplyvu
+5	Vysoký dlhodobý, nadmerne prospešný (najvyššie ohodnotenie)
+4	Vysoko prospešný, avšak krátkodobo alebo rozsahom obmedzený
+3	Významne prospešný, je však krátkodobý na veľkom území alebo dlhodobý na malom území
+2	Menej prospešný, je však dlhodobý alebo na veľkom území
+1	Menej prospešný na obmedzenom území
0	Vplyv irelevantný
-1	Menšie nepriaznivé účinky na obmedzenom území
-2	Menšie nepriaznivé účinky, ale dlhodobé alebo na väčšom území, môžu byť zmiernené ochranným opatrením alebo iným návrhom trasovania
-3	Významné nepriaznivé účinky s dlhodobým pôsobením na malom území alebo s krátkodobým pôsobením na veľkom území, môžu byť zmiernené iným návrhom trasovania
-4	Vysoko nepriaznivé účinky s krátkodobým pôsobením alebo na obmedzenom území
-5	Vysoko nepriaznivé účinky s dlhodobým a územne rozsiahlym územím (najnižšie ohodnotenie)

Tab.: Prehľad očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti – počas výstavby navrhovanej činnosti

Prvok – činnosť	Vplyvy počas výstavby navrhovanej činnosti	Hodnotenie variant – A (modrý)	Hodnotenie variant – B (žltý)	Hodnotenie variant – C (červený)
Vplyvy na obyvateľstvo				
1. Pohoda života	Stavebný ruch pri výstavbe, hlučnosť, obmedzovanie miestnej dopravy	-2	-2	-2
	Pracovné príležitosti v dotknutých sídlach	+2	+2	+2
2. Zdravotné riziká	Hlučnosť	-1	-1	-1
	Emisie	-1	-1	-1
	Prašnosť	-1	-1	-1
	Vibrácie	-1	-1	-1
	Odpady	-1	-1	-1
Vplyvy na prírodné prostredie				
1. Horninové prostredie	Narušenie ložísk surovín	0	0	0
	Narušenie stability svahov	-1	-1	-2
	Znečistenie horninového prostredia	0	0	0
	Narušenie geologického podložia	-1	-1	-1
2. Vplyvy na ovzdušie	Emisie – voľný priestor	-1	-1	-1
	Zmeny prúdenia vzduchu	0	0	0
	Zmeny vlhkosti vzduchu	0	0	0
	Zmeny teploty vzduchu	0	0	0
3. Vplyvy na povrchové vody	Znečistenie povrchových vôd	-2	-2	-2
4. Vplyvy na podzemné vody	Znečistenie podzemných vôd v dotknutom území	-1	-1	-1
5. Vplyvy na pôdu	Záber pôd	-2	-2	-3
	Dočasný záber pôd	-1	-1	-1
	Kontaminácia pôd	0	0	0
	Erózia pôd	0	0	0
	Devastácia pôd v doprovodnom pruhu stavby	-1	-1	-1
6. Vplyvy na vegetáciu	Výrub stromovej a krovinej vegetácie	-3	-2	-2
	Ruderalizácia plôch	-1	-1	-1
	Zmeny v pestrosti vegetácie	0	0	0
	Krátenie cenných biotopov	-2	-1	-2
	Kontaminácia rastlín	0	0	0
7. Vplyvy na živočíšstvo	Prerušenie migračných ciest	-1	-1	-1
	Hlučnosť	-1	-1	-1
	Prašnosť počas výstavby	-2	-2	-2
	Imisie	-1	-1	-1
	Znečistenie pôdy	-1	-1	-1
	Znehodnotenie biotopov	-2	-2	-2
Vplyvy na krajinu				
1. Štruktúra krajiny	Deliaci účinok	0	0	-1
	Asanácia objektov	0	0	0
	Dopravné väzby v území	-1	-1	-1
2. Scenéria krajiny	Objekty násypov a zárezov	-2	-2	-3
	Objekty mostov	-2	-1	-2
3. Chránené územie prírody	Ovplyvnenie veľkoplošných chránených území	0	0	0
	Ovplyvnenie maloplošných chránených území	0	0	-1
4. ÚSES	Zmeny v prieniku lokálneho biokoridoru	-2	-2	-2
	Zmeny v prieniku nadregionálneho biokoridoru	-2	-2	-2
	Ovplyvnenie regionálnych biocentier	0	0	0

Urbánny komplex a využitie krajiny				
1. Sídla	Deliaci účínok komunikácie	0	0	-2
	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru	0	0	0
	Vplyvy na archeologické náleziská	-1	-1	-1
2. Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-1	-2	-2
	Devastácia pozemkov v etape výstavby	-1	-1	-1
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1
3. Priemysel a služby	Vplyvy hlučnosti, emisií a vibrácií	0	0	0
	Rozvoj priemyselných a regionálnych aktivít	+3	+3	+3
4. Doprava	Náväznosť na miestne komunikácie	-1	-1	-2
	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	-1	-1
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby	-1	-1	-1
5. Služby, rekreačné priestory, cestovný ruch	Obmedzovanie služieb v dôsledku výstavby	0	0	0
6. Infraštruktúra	Vplyvy križovania s vodovodmi, plynovodmi	-2	-1	-1
	Vplyvy križovania s NN, VN, VVN	-1	-1	-1
7. Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-2	-1	-1
	Vplyv emisií	-1	-1	-1
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-1	0	0

Tab.: Prehľad očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti – počas prevádzky navrhovanej činnosti

Prvok – činnosť	Vplyvy počas prevádzky navrhovanej činnosti	Hodnotenie variant – A (modrý)	Hodnotenie variant – B (žltý)	Hodnotenie variant – C (červený)
Vplyvy na obyvateľstvo				
1. Pohoda života	Pohoda a kvalita života	+3	+3	+3
	Bariérový efekt, pocit izolovanosti	0	0	-1
	Pracovné príležitosti v dotknutej obci	0	0	0
	Zvýšenie kvality dopravy v obciach po zmene intenzity dopravy v dôsledku výstavby rýchlostnej cesty R3	+4	+4	+4
2. Zdravotné riziká	Hlučnosť	+3	+3	+3
	Emisie	+3	+3	+3
	Vibrácie	0	0	0
	Prašnosť	0	0	0
	Odpady	0	0	0
	Nehodovosť	+4	+4	+4
Vplyvy na prírodné prostredie				
1. Horninové prostredie	Narušenie stability svahov	0	0	0
	Znečistenie horninového prostredia	0	0	0
	Narušenie geologického podložia	0	0	0
2. Vplyvy na ovzdušie	Emisie – voľný priestor	0	0	0
	Zmeny prúdenia vzduchu	0	0	0
	Zmeny vlhkosti vzduchu	0	0	0
	Zmeny teploty vzduchu	0	0	0
3. Vplyvy na povrchové vody	Znečistenie povrchových vôd z odtoku atmosférických zrážok z vozovky	-1	-1	-1
4. Vplyvy na podzemné vody	Znečistenie podzemných vôd v širšom okolí dotknutého územia z odtoku odpadových vôd z povrchového odtoku	0	0	0
5. Vplyvy na pôdu	Kontaminácia pôd	-1	-1	-1
	Erózia pôd	0	0	0
	Devastácia pôd v doprovodnom pruhu stavby	-1	-1	-1
6. Vplyvy na vegetáciu	Ruderalizácia plôch	-1	-1	-1
	Zmeny v pestrosti vegetácie	0	0	0
	Fragmentácia cenných biotopov	-1	-1	-1
	Kontaminácia rastlín	0	0	0
	Výsadba nových drevín	+2	+2	+2
7. Vplyvy na živočíšstvo	Prerušenie migračných ciest, bariérový efekt	-1	-1	-2
	Ohrozenie genofondu	-1	-1	-1
	Znehodnotenie biotopov	-1	-1	-2
Vplyvy na krajinu				
1. Štruktúra krajiny	Deliaci účinok	0	0	-1
	Zmeny funkcií územia	0	0	0
	Dopravné väzby v území	+3	+3	+3
2. Scenéria krajiny	Objekty mostov	-1	0	-1
	Plynulosť a vodiaci účinok trasy	0	0	0
	Vizuálna percepcia	-2	-1	-2
3. Chránené územie prírody	Ovplyvnenie veľkoplošných chránených území	0	0	0
	Ovplyvnenie maloplošných chránených území	-1	0	0
4. ÚSES	Zmeny v prieniku lokálneho biokoridoru	-1	-1	-2
	Zmeny v prieniku nadregionálneho biokoridoru	-1	-1	-1
	Ovplyvnenie regionálnych biocentier	0	0	0

Urbánný komplex a využitie krajiny				
1. Sídla	Deliaci účínok komunikácie	+2	+2	+1
	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	0	0	0
	Vplyv na archeologické náleziská	0	0	0
	Vplyvy na nadväzujúce stavby	+2	+2	+2
2. Poľnohospodárstvo	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1
	Záber poľnohospodárskej pôdy	-1	-1	-2
	Obmedzenia výstavby poľnoh. objektov v doprovodnom pruhu komunikácie	0	0	0
3. Priemysel a služby	Deliaci účínok	0	0	0
	Vplyvy hlučnosti, emisií a vibrácií	0	0	0
	Rozvoj priemyselných aktivít	+4	+4	+4
	Rozvoj obcí a miest z dôvodu napojenia na medzinárodnú cestnú sieť	+3	+3	+3
4. Doprava	Návaznosť na miestne komunikácie	+3	+3	+3
	Zaťaženosť miestnych komunikácií	+3	+3	+3
	Minimalizácia prevádzkových nákladov údržby (čistenie, zimná údržba a pod.) v porovnaní s nultým variantom	+2	+2	+2
	Minimalizácia nákladov na prevádzku (úspory času, PHM, opotrebovanie vozidiel) v porovnaní s nultým variantom	+3	+3	+3
	Bezpečnosť dopravy v porovnaní s nultým variantom	+5	+5	+5
5. Služby, rekreačné priestory, cestovný ruch	Rozvoj služieb	+4	+4	+4
	Rozvoj cestovného ruchu v regióne	+4	+4	+4
6. Infraštruktúra	Vplyvy na infraštruktúru	+1	+1	+1
7. Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-2	-1	-1
	Vplyv emisií	-1	-1	-1
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	0	0	0

7. Predpokladaný vplyv presahujúci štátnu hranicu SR

Vplyvy navrhovanej činnosti nepresahujú štátnu hranicu SR.

8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

Iné vplyvy a súvislosti aké sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách sa nepredpokladajú.

9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Riziká počas výstavby navrhovanej činnosti

Stavba bude musieť byť realizovaná pod trvalým dohľadom stavebného dozoru. V etape výstavby je možné znečistenie podzemných vôd v lokalite stavebného dvora a skládok pri manipulácii s ropnými látkami.

Počas výstavby navrhovanej činnosti môžu ďalej vzniknúť málo pravdepodobné, v minimálnom rozsahu a aj to bežné riziká, nehody súvisiace priamo so stavebnou činnosťou (ako napr. zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom zo stavebných prác, únik ropných látok z mechanizmov a pod.) Ich vylúčenie je podmienené dodržiavaním platných právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

Riziká počas prevádzky navrhovanej činnosti

Možným rizikom sú dopravné nehody s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. Zdolanie takejto havárie je zabezpečené vypracovaným

havarijným plánom a vybavením záchranných vozidiel havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody.

Iné riziká

Z hľadiska výsledkov environmentálneho hodnotenia vplyvov činnosti konštatujeme, že nie sú nám známe zásadné problémy, o ktorých by neexistovali potrebné informácie a prijateľné návrhy na ich riešenie.

10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie

10.1. Technické opatrenia počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Technické opatrenia – hlavné dopravné uzly (mimoúrovňové križovatky)

- mesto Martin dodatočne požaduje doplniť v rámci trasy R3 križovatku „Dražkovce“ v cca 5,0 km trasy R3 v úseku Martin – Horná Štubňa.

Doprava, hluk a vibrácie

- V etape výstavby navrhovanej činnosti minimalizovať prejazdy ťažkých mechanizmov dotknutými obcami a vylúčiť premávku v čase nočného klľudu a zároveň usmerňovať presun hmôt a mechanizmov na stavenisko po trasách dohodnutých s dotknutými obcami s využitím telesa už postavenej cesty R3.
- Na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku počas prevádzky navrhovanej činnosti realizovať protihlukové opatrenia. Konkrétne geometrické parametre navrhovaných PH clôn s ich bariérovým účinkom budú upresnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Pôda

- V priebehu výstavby navrhovanej činnosti musí byť zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zemníkoch. Zemníky nebudú trvalé. V súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy môže byť s nimi nakladané aj inak. Po vybudovaní navrhovanej činnosti je potrebné navrhnuť a zrealizovať rekultivácie dočasne zabratých plôch pôd modifikovaných ďalším spôsobom ich užívania.

Povrchové a podzemné vody a PHO

- Zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a neznižovali kvalitu povrchových a podzemných vôd dotknutého územia, resp. dotknutej obce. Zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov.
- Zabezpečiť hospodárnu manipuláciu so stavebnými materiálmi, ktoré sa dostanú do styku s povrchovými vodami a neumiestňovať sklady materiálov a stavebného odpadu a vozový park mimo staveniska.
- Počas prevádzky používať šetrné, resp. inertné posypové materiály, ktoré nemajú výrazne negatívny vplyv na okolie (vegetácia, povrchové vody, pôda a pod.). Pre prípad havárií použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.
- Realizovať cestnú kanalizáciu. Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa komunikácie vyviešť prostredníctvom odvodňovacích zariadení (kanalizačné stoky) cez lapače ropných látok do existujúcich recipientov v území. Navrhujeme zvážiť aj možnosť ich vsaku do terénu.

- Navrhujeme umiestňovať stavebné dvory v polohe mimoúrovňových križovatiek mimo lokalít PHO I., II. a III. stupňa prírodných a liečivých minerálnych zdrojov.

Horninové prostredie

- V prípade potencionálneho nebezpečia aktivácie geodynamických procesov (zosuvy) pri zakladaní telesa rýchlostnej cesty bude potrebné ich včasne identifikovať a následne eliminovať.

Migračné trasy

- Zrealizovať premostenia existujúcich vodných tokov, depresí v dotknutom území tak, aby vytvorili dostatočný migračný priestor (zachovanie migračnej čiary o šírke 1,5 m) s cieľom minimalizácie bariérového efektu novej rýchlostnej cesty pre terestrické a hydrické živočíchy.

Začlenenie nových objektov do krajiny

- Po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a zaradené do krajiny vegetačnými a sadovníckymi prácami. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov, vhodných kríkových skupín a stromov s minimalizovaním šírenia inváznych druhov v krajine.

Odpady

- Odpady, ktoré vzniknú počas výstavby navrhovanej činnosti môžu byť využité priamo na stavbe. Nevyužitý odpad budú vyvezené na riadené skládky v okolí stavby. Vzniknutý odpad z búracích a výkopových prác monitorovať na prítomnosť škodlivých látok a podľa výsledkov ho zneškodniť v súlade s platnou legislatívou.
- Realizátor stavby zabezpečí likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavbe podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy, t.j. v zmysle zákona o odpadoch č.223/2001 Z. z. a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z. z. ktorou sa mení vyhláška MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky č. 409/2002 Z. z. a v maximálnej miere v rámci stavebných prác.

10.2. Kompenzačné opatrenia

Náhrady za zabraté pozemky budú riešené v rámci platnej legislatívy. Za účelom zmiernenia negatívnych vplyvov stavby a ako kompenzácia za výrub drevín a zásah do biotopov európskeho významu budú navrhované vegetačné úpravy.

V prípade realizácie náhradnej výsadby je potrebné zohľadniť požiadavky príslušného orgánu životného prostredia. Náhrady za zásah do biotopov európskeho a národného významu a za výrub stromov budú riešené v rámci platnej legislatívy.

10.3. Iné opatrenia

Medzi iné opatrenia je možné zaradiť štandardné dodržiavanie platných technických, technologických, organizačných a bezpečnostných predpisov súvisiacich s navrhovaným druhom činnosti. V havarijnom pláne pripraviť a pri vykonávaní materiálne zabezpečiť opatrenia na likvidáciu možných havarijných únikov ropných a iných škodlivých látok.

V prípade objavenia prírodného zdroja minerálnej vody, plynov alebo emanácií v etape realizácie navrhovanej činnosti, je povinnosťou dodávateľa stavby, podľa zákona NR SR č. 80/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 277/1994 Z.z. o zdravotnej starostlivosti, oznámiť tento výskyt Ministerstvu zdravotníctva SR, a to do 15 dní od takéhoto zistenia.

V prípade nálezu archeologických pamiatok odporúčame dodržanie všetkých ustanovení vyplývajúcich zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu.

10.4. Vyjadrenia k technicko – ekonomickej realizovateľnosti

Navrhované environmentálne opatrenia sú z technického aj ekonomického hľadiska realizovateľné.

11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala

V prípade, že sa navrhovaný zámer nezrealizuje, zostane dotknuté územie v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi do všetkých zložiek životného prostredia. V území zostane rozhodujúcim dopravným ťahom v smere Martin – Horná Štubňa súčasná štátna cesta I/65, na ktorej sa v budúcnosti predpokladá nárast najmä tranzitnej nákladnej dopravy v smere juh - sever.

Nerealizáciou navrhovanej činnosti bude dochádzať na existujúcej ceste I/65 k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy, čo sa prejaví na zhoršení priepustnosti, plynulosti dopravy, zvýši sa nehodovosť a počet kolíznych situácií, zníži sa bezpečnosť obyvateľov a návštevníkov dotknutých obcí. Následne bude dochádzať k nárastu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie v území: zvýšenie hlukovej a imisnej záťaže, atď. Vývoj dopravnej nehodovosti bez realizácie navrhovanej činnosti by pretrvával aj naďalej.

Realizácia navrhovanej činnosti prispeje k prerozdeleniu dopravy v území na tranzitnú, kamiónovú (využívajúcu nové teleso rýchlostnej cesty) a zdrojovú (cieľovú) do dotknutých obcí napojených na existujúcu I/65. Zlepšené dopravné podmienky budú mať vplyv aj na rozvoj výroby, služieb, cestovného ruchu nielen v dotknutých územných obvodoch, ale aj v rámci Žilinského kraja.

Výhľadové dopravné intenzity v rokoch 2017, 2027 a 2037 vo vybraných úsekoch na existujúcej ceste I/65 vo vybraných úsekoch bez realizácie navrhovanej činnosti sú uvedené v kap. 3.4. vplyvy na dopravu v tejto časti.

12. Posúdenie súladu s platnou ÚPD a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi

Rýchlostná cesta R3 je súčasťou siete rýchlostných ciest SR ustanovenej v uznesení vlády SR č. 162/2001 Z.z. Rýchlostná cesta R3 je v zmysle uznesenia vlády SR č. 162/2001 Z.z. zaradená ako doplnková trať multimodálneho koridoru siete TINA, stredný koridor štátna hranica MR / SR Šahy – Krupina – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená – štátna hranica SR / PR.

ÚPN VÚC Žilinský kraj

Umiestnenie navrhovanej činnosti v území Turčianskej kotliny vychádza zo záväznej časti rozvoja cestnej siete ÚPN VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, 2006:

- a) Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia - regulatív v oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry (bod 5.2.8 – chrániť územný koridor a realizovať rýchlostnú cestu R3 v cieľovom stave pre kategóriu R22,5/100 v trase doplnkovej siete TINA v úseku Martin – Turčianske Teplice).
- b) Verejnoprospešné stavby dopravnej infraštruktúry spojených s realizáciou záväzných regulatív (bod 2. dopravné stavby, 2.1.3. rýchlostná cesta R3, sprievodné komunikácie I/65, II/519, III/06538).

Územné plány dotknutých sídelných útvarov

Mesto Turčianske Teplice – má spracovaný platný územný plán mesta Turčianske Teplice v rámci ktorého je zaznačená trasa R3 v polohe variantu – A (modrý). Mesto Turčianske Teplice sa nevyhýba ani realizácii variantu vzdialenejšom vo východnom smere od intravilánu mesta, t.j. variant žltý, resp. červený.

Mesto Martin – má spracovanú platnú územnoplánovaciu dokumentáciu. Všetky 3 navrhované varianty R3 rešpektujú urbanistický rozvoj mesta. Útvary hl. arch. Mesta Martin nemá námietky voči navrhovaným variantom s tým, že mesto Martin dodatočne požaduje doplniť križovatku „Dražkovce“ v cca 5,0 km trasy R3.

ÚP dotknutých obcí

- Obec Mošovce má spracovaný územný plán a súhlasí s variantom modrým a žltým.
- Obec Belá - Dulice má spracovaný územný plán a súhlasí s variantom červeným.
- Obec Necpaly má spracovaný územný plán a prikláňa sa k trase červeného variantu, v trase modrého a žltého žiada posunúť ich trasy vo východnom smere.
- Obec Žabokreky má územný plán v súčasnosti v štádiu rozpracovania, prikláňa sa k trase červeného variantu.
- Obec Príbovce má spracovaný územný plán, prikláňa sa k trase modrého variantu.
- Obec Košťany nad Turcom má spracovaný územný plán, preferuje A a C.
- Obec Háj má spracovaný územný plán, preferuje modrý variant.

V súčasnosti viacero obcí hodnoteného územia nemá spracovanú územnoplánovaciu dokumentáciu, resp. je v štádiu rozpracovanosti. Ide o nasledujúce obce: *Daňová* (preferuje žltý, resp. modrý variant), *Dražkovce* (súhlasí so všetkými trasami s podmienkou ich čiastočného posunu v západnom smere, preferuje modrý variant), *Horný Kalník* (súhlas s variantom A), *Dolný Kalník* (súhlas s variantom A aj B), *Karlová* (najvhodnejší variant A), *Rakovo* (preferuje variant - A), *Blatnica* (súhlas s variantom A aj B), *Socovce* (preferuje variant A a B), *Bodorová* (prikláňa sa k trase A alebo B), *Laskár* (variant A a B), *Rakša* (súhlasí so všetkými trasami R3).

13. Ďalší postup hodnotenia s uvedením najzávažnejších problémov

Pripomienky k tomuto zámeru navrhujeme riešiť v zmysle zákona NR SR č. 287/2009, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z.

Z jedným z diskutovaných problémov je vedenie optimálneho variantu. Pri jeho výbere boli zohľadnené: dopravné kritériá, vplyvy na prírodné prostredie a ochranu prírody, sociálne vplyvy a využitie územia ako aj technicko-ekonomické kritériá.

Navrhovaný – optimálny variant je variantom, ktorý z pohľadu spracovateľa a navrhovateľa bude optimálnym riešením navrhovaného úseku a bude zaťažovať životné prostredie v čo najmenšej miere. Každopádne predpokladáme, že vedenie tohto variantu bude predmetom diskusií a ďalších jednaní. K tomuto bodu len podotýkame, že na trasu je potrebné sa pozerieť v celkovom kontexte a nadväznosti jednotlivých úsekov a nie je možné ho riešiť podľa jednotlivých katastrálnych územiach, ale v previazanosti na celý úsek.

Dôležitým faktorom budú aj pripomienky dotknutých organizácií, obcí a verejnosti, ktoré svojimi pripomienkami ovplyvnia trasovanie hodnoteného úseku.

V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu

5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R3 Martin – Horná Štubňa“ je posudzovaná v navrhovanom modrom, žltom a červenom variante líšiacich sa trasovaním v krajine.

Pre výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti sme stanovili nasledovné kritéria, ktoré považujeme za rovnako dôležité:

- vplyvy na obyvateľstvo – zaťaženie územia hlukom a emisiami,
- vplyvy na prírodné prostredie – najmä na chránené územia, lokality NATURA 2000,
- vplyvy na krajinu – štruktúra a scenéria krajiny,
- vplyvu na urbánny komplex – vplyvy na dopravu, služby a rekreáciu,
- technicko - ekonomické kritéria.

Okrem týchto variantov sme v predloženom Zámere posudzovali aj variant nulový, t.j. stav, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Nulový variant

V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti, ostane komunikačná sieť v takom stave, v akom sa nachádza teraz, so súčasnými vstupmi a výstupmi do okolia. Doprava bude realizovaná po existujúcej cestnej sieti v územnom obvode Martin a Turčianske Teplice.

V prípade, že sa navrhovaná stavba nezrealizuje, zostane dotknuté územie v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi do všetkých zložiek životného prostredia. V území zostane rozhodujúcim dopravným ťahom v smere Martin – Horná Štubňa súčasná štátna cesta I/65, na ktorej sa v budúcnosti predpokladá nárast najmä tranzitnej nákladnej dopravy v smere juh - sever.

Nerealizáciou navrhovanej činnosti bude dochádzať na existujúcej ceste I/65 k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy, čo sa prejaví na zhoršení priepustnosti, plynulosti dopravy, zvýši sa nehodovosť a počet kolíznych situácií, zníži sa bezpečnosť obyvateľov a návštevníkov dotknutých obcí. Následne bude dochádzať k nárastu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie v území: zvýšenie hlukovej a imisnej záťaže, atď. Vývoj dopravnej nehodovosti bez realizácie navrhovanej činnosti by pretrvával aj naďalej.

Porovnanie variantov

Navrhované varianty sme porovnávali z hľadiska vyššie uvedených kritérií ako i kritérií uvedených v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Prehľad hlavných ukazovateľov hodnotených trás v jednotlivých variantoch pre navrhovaný profil (R 24,5/120)

P.č.	Ukazovateľ	m.j.	Variant		
			Variant A – modrý	Variant B – žltý	Variant C – červený
1.	Celková dĺžka trasy	km	32,732	33,411	32,619

2.	Kubatúra výkopov	m ³	1 596 910	1 676 436	2 430 630
3.	Kubatúra násypov	m ³	1 884 448	1 231 450	1 328 368
4.	Zárubné a oporné múry – spolu	m	6 573	5 090	8 501
	z toho zárubné múry	m	3 820	2 770	6 665
5.	Mostné objekty	počet	30	31	32
		dĺžka	2 221	1 877	2 598
		na telese R3	31 627	22 452	32 979
		nad telesom R3	8 791	10 910	11 585
6.	Tunely	celk. bm	-	-	-
7.	Asanácia objektov	ks	0	0	0
8.	Trvalé zábery pôdy	ha	188,244	192,602	205,224
	z toho	poľnoh. pôda	186,704	191,908	204,553
		lesná pôda	1,540	0,694	0,677
9.	Protihlukové opatrenia (protihlukové steny)	m	36 196	47 785	42 281
10.	Preložky a úpravy vodných tokov	m	1 646	1 296	1 647
11.	Preložky ciest I. a II. triedy	m	6 819	3 053	2 295
12.	Preložky ciest III. triedy	m	1 761	3 285	4 476
13.	Preložky miestnych komunikácií	m	1 510	1 510	1 510
14.	Preložky poľných ciest	m	7 210	12 368	13 852

Tab.: Trvalý a dočasný záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy v trase navrhovanej činnosti v ha (štvorpruh - R24,5/120 – variant A, variant B a variant C)

Záber poľnohospodárskej pôdy	variant A – modrý	variant B - žltý	variant C - červený
Trvalé zábery pôdy - celkom	188,244	192,602	205,224
Z toho poľnohospodárska pôda	186,704	191,908	204,553
Z toho lesná pôda	1,540	0,694	0,677
Dočasné zábery pôdy - celkom	37,256	36,871	36,355
Z toho poľnohospodárska pôda	37,038	36,641	36,217
Z toho lesná pôda	0,218	0,230	0,138

Tab.: Orientačné bilancie výkopov a násypov navrhovanej činnosti - R 24,5/120

Navrhovaná činnosť	Výkopy (m ³)	Násypy (m ³)	Prebytok násypového materiálu (m ³)	Nedostatok násypového materiálu (m ³)
Variant A – (modrý)	1 596 910	1 884 448	-	287 538
Variant B – (žltý)	1 676 436	1 231 450	444 986	-
Variant C – (červený)	2 430 630	1 328 368	1 102 262	-

Tab.: Environmentálne kritéria (zábery chránených území, lokality NATURA 2000)

Typ chráneného územia/prvku ÚSES	Variant A – (modrý)		Variant B – (žltý)		Variant C – (červený)	
	Plocha záber (ha)	% z CHÚ	Plocha záber (ha)	% z CHÚ	Plocha záber (ha)	% z CHÚ
Ochranné pásmo NP Veľká Fatra (26 132,5 ha)	1,95	0,007	4,83	0,018	7,08	0,027
Územie európskeho významu SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok (284,46 ha)	0,58+	0,20	0,21+	0,07	0,43+	0,15
Územie európskeho významu SKUEV0147 Žarnovica (18,39 ha)	0,07+	0,39	0,07+	0,39	0,07+	0,39
CHA Mošovské aleje (272,9 ha)	1,95	0,71	0,0	0,0	0,0	0,0
CHA Žarnovica (1,85 ha)	0,07+	3,90	0,07+	3,90	0,07+	3,90

+ prekonávanie chráneného územia mostným objektom

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov činnosti rýchlostnej cesty R3 v hodnotenom úseku na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považujeme realizáciu stavby za prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie výhodnejšiu ako nultý variant.

Ďalej uvádzame pozitíva a negatíva jednotlivých navrhovaných variantov:

Variant A – (modrý)

pozitíva

- najmenší záber poľnohospodárskej pôdy,
- cca 50 % trasy je vedená v dosahu existujúcich vplyvov z existujúcej cesty I/65, resp. urbanizovaného územia,
- najmenší zásah do ochranného pásma NP Veľká Fatra,
- optimálne riešenie z pohľadu napojenia príľahlých ciest III. triedy a sídelných útvarov,
- súlad s ÚPD Turčianske Teplice,
- najnižšia potreba realizácie protihlukových opatrení v území.

negatíva

- nedostatok násypového materiálu,
- najvyšší záber lesnej pôdy v dotknutom území,
- prechod cez zosuvné územia v oblasti severných výbežkov Mošovskej pahorkatiny (lokalita Ploská, Kostolné háje, Salašisko),
- čiastočný zásah do CHA Mošovské aleje so 4. stupňom ochrany,
- čiastočný zásah do CHA Žarnovica so 4. stupňom ochrany,
- najväčšie zásahy do miestnych tokov (úpravy),
- nutnosť vybudovania súbežnej komunikácie (preložky I/65) v najdlhšom rozsahu v dĺžke 2170 m v koncovom úseku trasy variantu,
- odstránenie najvyššieho počtu drevín nachádzajúcich sa v jej trase,
- vyššia technická náročnosť stavby.

Variant B – (žltý)

pozitíva

- najnižšie investičné náklady,
- najpriaznivejší z pohľadu prevádzkových nákladov,
- obchádza CHA Mošovské aleje so 4. stupňom ochrany,
- najnižšie zásahy do miestnych tokov,
- vyhýba sa svahovým deformáciám viazaných na územie Žabokreckej terasy,
- nižší záber lesnej pôdy,
- odstránenie najnižšieho počtu drevín lokalizovaných v jej trase,
- najnižšia dĺžka mostných objektov v trase,
- vyvážené kubatúry násypov a výkopov.

negatíva

- má najdlhšiu trasu v úseku Martin – Horná Štubňa,
- druhý najvyšší záber poľnohospodárskej pôdy,
- čiastočný zásah do CHA Žarnovica so 4. stupňom ochrany,
- potreba vybudovania preložky cesty I/65 medzi obcou Daňová a Príbovce v dĺžke 1345 m,
- najvyššia potreba realizácie protihlukových opatrení v území.

Variant C – (červený)

pozitíva

- najkratšia trasa,
- najpriaznivejší z pohľadu prevádzkových nákladov,
- obchádza CHA Mošovské aleje so 4. stupňom ochrany,
- súlad s ÚPN VÚC ŽSK,
- súlad s ÚPN Žabokreky, Belá – Dulice,
- najnižšia potreba realizácie preložiek ciest I. a II. triedy,
- vyhýba sa svahovým deformáciám viazaných na územie Žabokreckej terasy,
- odstránenie najnižšieho počtu drevín lokalizovaných v jej trase,
- vyvážené kubatúry násypov a výkopov,
- najvýhodnejší z pohľadu množstva potrebných protihlukových opatrení.

negatíva

- prebytok násypového materiálu,
- v území severných výbežkov Mošovskej pahorkatiny prechádza lokalitami s výskytom svahových deformácií (Necpalský potok, Čierny potok),
- najvyšší záber poľnohospodárskej pôdy,
- najvyššie investičné náklady,
- fragmentácia územia v menej narušenej poľnohospodárskej krajine najmä v západnej polohe od I/65,
- nová dominanta v otvorenej krajine v úseku vedenom západne od I/65, vizuálny aspekt,
- čiastočný zásah do CHA Žarnovica so 4. stupňom ochrany,
- blízkosť PHO I. stupňa prírodných minerálnych stolových vôd,
- jeho trasa je najdlhšie vedená cez OP NP Veľká Fatra,
- najvyššia potreba mostných konštrukcií,
- najväčšie zásahy do miestnych tokov (úpravy).

5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Z porovnania navrhovaných variantov A, B a C trasy R3 podľa hlavných kritérií / ukazovateľov a z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopad na obyvateľstvo dotknutých sídelných útvarov sa ako najoptimálnejšie riešenie javí kombinácia trás jednotlivých navrhovaných variantov trasy R3 v úseku Martin – Horná Štubňa. Ich vzájomná previazanosť / kombinácia je z technického hľadiska možná napr. zapustením trasy pod terén, zámenou mostných objektov, preložkami ciest, vedením rýchlostnej cesty v polohe nad alebo pod umelou prekážkou a pod.

Navrhujeme viesť trasu R3 v spoločnom úseku po cca 5,0 km trasy navrhovaných variantov a následne po cca 14,0 km trasy modrého variantu. Trasa modrého variantu je z hľadiska jej výškového vedenia v úrovni terénu v miestach svahových deformácií severných výbežkov Mošovskej pahorkatiny vedená optimálne, vyhýba sa na rozdiel od trasy červeného variantu rizikovým úsekom existujúcich zosuvných plôch v území. Obdobný charakter má v tomto úseku aj trasa žltého variantu, je však dlhšia a z ekonomického hľadiska, ako aj z pohľadu prijateľnosti dotknutých obcí menej efektívna (vplyv hluku, územný rozvoj obce).

V nasledujúcom úseku R3 (teda od km 14-15) navrhujeme viesť jej trasu po cca 25,0 km v polohe žltého variantu, ktorý je obdobne ako trasa modrého vedený v susedstve existujúcej cesty I/65 v dosahu jej vplyvov, avšak trasa žltého variantu na rozdiel od trasy modrého nezasahuje do CHA Mošovské aleje, žltý variant je vedený v západnej polohe od existujúcej cesty I/65,

tzn. maloplošnému chránenému územiu sa vyhýba a rešpektuje obec Mošovce. V tomto úseku je najmenej optimálna trasa červeného variantu, prechádza menej narušeným a krajinársky hodnotným územím Turčianskej kotliny, vytvára fragmentáciu územia, narušuje štruktúru a scenériu krajiny. Z vyššie uvedených dôvodov, ako aj z pohľadu vybraných kritérií je v úseku 15,0 km po cca 25,0 km trasa variantu B – (žltý) najoptimálnejšia.

Koncový úsek trasy R3 od cca 25,0 až po 32,7 km v modrom variante prechádza v polohe súčasnej cesty I/65 v susedstve s intravilánom okresného mesta Turčianske Teplice. V tomto úseku preferujeme viesť trasu R3 v polohe žltého variantu, ktorá je vedená vo väčšej vzdialenosti od obytných častí mesta. Trasa žltého variantu sa javí ako optimálnejšia z pohľadu vplyvu hluku a emisií z dopravy na miestnych obyvateľov, ako aj na návštevníkov spomínaného kúpeľného mesta.

Vzhľadom na platný Územný plán mesta Turčianske Teplice, ktorý sa zaoberal riešením dopravnej infraštruktúry priamo v dotknutom sídle, pripúšťame alternatívne do ďalšieho stupňa prípravy stavby viesť trasu rýchlostnej cesty R3 podľa platnej územnoplánovacej dokumentácie mesta Turčianske Teplice v trase modrého variantu v spomínanom úseku.

Na základe vyššie uvedeného navrhujeme viesť trasu R3 v úseku Martin – Horná Štubňa v spoločnom úseku po 5,0 km trasy a následne v koridore:

- úsek staničenia od cca km 5,0 – 14,0 variant - A (modrý),
- úsek staničenia od cca km 15,0 – 33,4 variant - B (žltý),
alternatívne v náväznosti na variant – B (žltý) od cca km 25,0 – 32,7 variant – A (modrý).

VI. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Tento zámer „Rýchlostná cesta R3 Martin – Horná Štubňa“ je spracovaný podľa zákona NR SR č. 287/2009, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z.

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa je nájsť vhodné vedenie nového koridoru cesty medzinárodného významu v predmetnom úseku, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.

Hodnotená činnosť je umiestnená na území Žilinského kraja, v územných obvodoch Martin a Turčianske Teplice. Trasa hodnotenej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch prechádza nasledujúcimi katastrálnymi územiami dotknutých sídelných útvarov: Martin, Turčianske Teplice, Dražkovce, Horný Kalník, Žabokreky, Belá – Dulice, Necpaly, Košťany nad Turcom, Příbovce, Rakovo, Daňová, Karlová, Blatnica, Laskár, Socovce, Mošovce, Bodorová, Rakša a Háj.

Začiatok úseku navrhovanej činnosti a tým aj začiatok trasovania navrhnutých variantov je umiestnený v polohe navrhovanej mimoúrovňovej križovatky „Martin 2“ s existujúcou cestou I/18, ktorá je súčasťou diaľničného privádzača pripravovanej stavby: „D1 Dubná skala – Turany“. Koniec úseku hodnotenej činnosti sa nachádza na konci staničenia v súčasnosti realizovaného obchvatu obce Horná Štubňa.

Umiestnenie navrhovanej činnosti v území Turčianskej kotliny vychádza zo záväznej časti rozvoja cestnej siete ÚPN VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, 2006, bod 5.2.8 (oblasť rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry), bod 2.1.3 (verejnoprospešné stavby, dopravné stavby).

Súčasná cesta I/65 v hodnotenom úseku má nevyhovujúci technický stav najmä čo sa týka stavebno – technického stavu vozovky (cesta I/65 bola budovaná ako tzv. panelová cesta), prechádza priamo cez sídelný útvar Martin, kde je doprava v dôsledku umiestnenia častých úrovňových križovatiek spomaľovaná, čím dochádza k zvyšovaniu negatívnych vplyvov z dopravy pre obyvateľstvo okresného sídla, ako aj jeho návštevníkov. Potreba navrhovanej činnosti v regióne Turca je nutná aj z hľadiska súčasného preťaženia a kolízneho stavu súčasnej cesty I/65, na ktorú sú napájané ďalšie komunikácie II. a III. triedy, ktoré spájajú jednotlivé obce regiónu s okresnými sídlami Martin a Turčianske Teplice, ako aj prepájajú samotný región Turca so susednými regiónmi Žilinského kraja. Uvedené skutočnosti poukazujú na vhodnosť ako aj zvýšenú potrebu výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin – Horná Štubňa.

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy na navrhovanej rýchlostnej ceste R3 v úseku Martin – Horná Štubňa, na rozdiel od súčasného stavu na I/65 bez realizáciu navrhovanej činnosti, sa neočakáva v jej okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekračoval limitné hodnoty, čo potvrdili výsledky emisnej štúdie.

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti a najmä navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia (pri dodržaní navrhovaných opatrení) a imisnej záťaže, nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia.

Výstavbou hodnotenej činnosti dôjde k realizácii stavby, ktorá bude spĺňať bezpečnostné a hygienické limity. Zdravotné riziká sa realizáciou navrhovanej činnosti podstatne znížia oproti súčasnému stavu, na súčasnej ceste I/65 dôjde k zníženiu dopravného zaťaženia, zníženiu nehodovosti a zvýši sa bezpečnosť miestnych obyvateľov, najmä chodcov a cyklistov.

Vytvorenie schengenského priestoru umožňuje rozsiahlejšiu a širšiu hospodársku a kultúrnu spoluprácu krajín Európskej únie s voľným pohybom osôb bez kontrol na vnútorných hraniciach medzi jednotlivými členskými štátmi. Perspektívnym územím pre hospodársky rast je aj región Turca v prepojení na Horné Ponitrie, Považie a oblasť Oravy. Navrhovaná činnosť zlepšuje cestnú infraštruktúru v tomto území.

Z hľadiska dopravného napojenia Slovenska na Európsky komunikačný systém hodnotíme výstavbu navrhovanej investície ako pozitívny vplyv. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice SR sa nepredpokladajú.

Medzi negatívnymi vplyvmi výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti boli identifikované: záber poľnohospodárskej a sčasti lesnej pôdy, zásah do prvkov Územného systému ekologickej stability (ÚSES) a sčasti do biotopov európskeho a národného významu, výrub stromov a odstránenie brehovej vegetácie. Kompenzáciou za likvidovanú stromovú a kríkovú zeleň bude realizovaná náhradná výsadba zelene na svahoch, v priestoroch križovatkových uzlov cesty R3. Ide o vplyvy lokálne, bez výraznejšieho regionálneho dopadu.

Medzi pozitívne vplyvy realizácie navrhovanej činnosti možno zaradiť nasledujúce skutočnosti:

- zlepšenie priepustnosti a kvality dopravy na existujúcej ceste I/65, pričom bude viac využívaná pre zdrojovú (cieľovú) dopravu do dotknutých obcí,
- odklon tranzitnej nákladnej dopravy z koridoru existujúcej cesty I/65,
- zlepšenie životného prostredia v bezprostrednom okolí existujúcej cesty I/65, (pokles hluku, imisií, zvýšenie bezpečnosti, zníženie nehodovosti),
- zlepšenie podmienok pre hospodársky a turistický rozvoj Turčianskej kotliny.

Záverčné zhodnotenie

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považujeme realizáciu stavby za prijateľnú a potrebnú z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú.

Navrhujeme viesť trasu R3 Martin – Horná Štubňa v spoločnom úseku po 5,0 km trasy a následne v koridore:

- úsek staničenia od cca km 5,0 – 14,0 variant - A (modrý),
- úsek staničenia od cca km 15,0 – 33,4 variant - B (žltý),
alternatívne v návaznosti na variant – B (žltý) od cca km 25,0 – 32,7 variant – A (modrý).

VII. Mapová a iná obrazová dokumentácia

V prílohe tohto zámeru sa nachádzajú:

Mapová dokumentácia:

- Mapová príloha č. 1: Širšie vzťahy - umiestnenie navrhovanej činnosti, M 1:50 000
- Mapová príloha č. 2: Ortofotomapa, M 1 : 25 000
- Mapová príloha č. 3: Prehľadná situácia - súčasný stav ŽP, vplyvy hodnotenej činnosti a navrhované opatrenia, M 1:25 000

Ďalšie prílohy:

- Prehľad umiestnenia mostných objektov navrhovanej činnosti
- Priečny rez navrhovanou činnosťou
- Fotodokumentácia
- Emisná štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2008
- Hluková štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2008

VIII. Doplnujúce informácie k zámeru

1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie

- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica, 2002
- Diaľnice a rýchlostné cesty, vzťah k „Natura 2000“, Slovenská správa ciest, 10/2004
- Európsky významné biotopy na Slovensku, Štátna ochrana prírody SR v spolupráci s DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Viceníková A., Polák P., Banská Bystrica, 2003
- Emisná štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., Ing. Juraj Hamza, Martin, 2008
- Geologická mapa Slovenska. M 1:500 000, MŽP SR, GS SR, Bratislava, 1996
- Hluková štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., RNDr. Branko Brodniansky, Martin, 2008
- Hydroekologický plán povodia Váhu v úseku od Oravy po Hričov vrátane Turca, Kysuce a Rajčanky, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Banská Štiavnica, 06/1998
- IG Mapa SSR, GS SR, 1988
- Inžiniersko - geologická štúdia, GEOFOS, s.r.o., Žilina, 2008
- Katalóg biotopov Slovenska, DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Stanová, V., Valachovič, M.,(eds.), Bratislava, 2002
- Komplexný monitorovací systém životného prostredia územia Slovenskej republiky, Čiastkový monitorovací systém - voda 2003, SHMÚ, 2004
- Korec, P., Lauko, V., Tolmáči, L., Zubriczký, G., Mičietová, E. (1997): Kraje a okresy Slovenska (Nové administratívne členenie), Q 111, Bratislava
- Kvalita povrchových vôd na Slovensku 2004-2005, SHMÚ, Bratislava, 2006
- Michalko, J. a kol. (1985): Geobotanická mapa ČSSR – SSR, Mapová a textová časť
- RÚSES okresu Martin, Regioplán Nitra – Ekoped Žilina, Nitra – Žilina, 1993
- Ochrana živočíchov na pozemných komunikáciách, Klescht, V., Valachovič, D., ŠOP SR, Banská Bystrica, 2002
- Ročenka priemyslu 2007, ŠÚ SR 2007
- Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, Základné údaje, ŠÚ SR, 2001
- Správa o stave životného prostredia Žilinského kraja k roku 2002, SAŽP Banská Bystrica, 2003
- Stav a pohyb obyvateľstva v roku 2004, Žilinský kraj podľa obcí, ŠÚ SR, 2005
- Technická štúdia: „R3 Martin – Horná Štubňa, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, Divízia Zvolen, 05/2008
- Územný plán VÚC Žilinský kraj, 1998
- Územný plán VÚC Žilinský kraj, Zmeny a doplnky, 2005
- Územný plán VÚC Žilinský kraj, Zmeny a doplnky, 2006
- Významné vtáčie územia na Slovensku, SOVS, 2004
- www.martin.sk, www.nds.sk, www.shmu.sk, www.sopsr.sk, www.statistics.sk

2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred spracovaním zámeru

Pred spracovaním zámeru boli obdržané k navrhovanej činnosti stanoviská / vyjadrenia dotknutých obcí a miest k riešeniu jednotlivých trás R3, stanovisko ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, stanovisko / vyjadrenie SVP š.p., OZ Piešťany, Žilinského samosprávneho kraja, OÚŽP v Martine, SSC Bratislava, Útvaru hl. arch. mesta Martin, Aeroklubu Martin.

3. Ďalšie doplnujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti

V súčasnosti prebieha posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

IX. Miesto a dátum vypracovania zámeru

Zámer činnosti bol vypracovaný v mesiacoch júl a august v roku 2009.

X. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia zámeru

Spracovateľom zámeru je firma EKOJET spol. s r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava.

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Tomáš Šembera
Ing. Ivan Šembera, CSc.

Spoluriešitelia:

Mgr. Ľubomír Modrík
RNDr. Milan Kaleta, CSc.

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....
Ing. Juraj Čermák, CSc.
za navrhovateľa

.....
Mgr. Tomáš Šembera,
za spracovateľa zámeru

PRÍLOHY

OBSAH

Úvod	1
I. Základné údaje o navrhovateľovi	2
II. Základné údaje o zámere.....	2
1. Názov	2
2. Účel	2
3. Užívateľ	2
4. Charakter navrhovanej činnosti.....	2
5. Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	2
6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti (mierka 1:50 000)	2
7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.....	2
8. Stručný opis technického a technologického riešenia	3
9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite	7
10. Celkové náklady.....	7
11. Dotknutá obec.....	7
12. Dotknutý samosprávny kraj.....	8
13. Dotknuté orgány.....	8
14. Povoľujúci orgán	8
15. Rezortný orgán	8
16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.....	8
17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	8
III. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia... 9	9
1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území.....	10
2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria.....	19
3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia.....	21
4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia.....	25
IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie	28
1. Požiadavky na vstupy	28
2. Údaje o výstupoch	32
3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie.....	38
4. Hodnotenie zdravotných rizík.....	49
5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia.....	50
6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia	50
7. Predpokladaný vplyv presahujúci štátnu hranicu SR.....	54
8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.....	54
9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti.....	54
10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie.....	55
11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala	57
12. Posúdenie súladu s platnou ÚPD a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi.	57
13. Ďalší postup hodnotenia s uvedením najzávažnejších problémov.....	58

V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu.....	59
VI. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.....	64
VII. Mapová a iná obrazová dokumentácia.....	66
VIII. Doplnujúce informácie k zámeru.....	67
IX. Miesto a dátum vypracovania zámeru	67
X. Potvrdenie správnosti údajov	68
PRÍLOHY	69