

RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 ZVOLEN VÝCHOD - PSTRUŠA

**Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti
podľa prílohy 8a**

**zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní
vplyvov na životné prostredie a o zmene
a doplnení niektorých zákonov**

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Spracovateľ:



**Číslo zákazky: 7741-00
Archívne číslo: 8405**

Objednávateľ:



Október 2012

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

I. ÚČEL PROJEKTU

Cesta I/50 v danom úseku je súčasťou medzinárodného cestného ťahu E 571, (zároveň E 58), ktorého funkciu preberie nová trasa rýchlostnej cesty „R2-štátna hranica SR/SR Drietoma – Trenčín – Prievidza Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice“.

Účelom stavby je vybudovanie rýchlostnej cesty v kategórii R24,5/120 v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie. Hlavným účelom je výstavba kvalitnej a kapacitne vyhovujúcej rýchlostnej cesty, ktorá preberie všetku tranzitnú dopravu, ako aj funkciu medzinárodného cestného ťahu. Existujúca cesta I/50 po odľahčení od tranzitnej dopravy bude prevádzať dopravu medzi sídelnými útvarmi na danej dopravnej osi a plniť funkciu komunikácie vedenej v súbehu s rýchlostnou cestou, t.j. bude slúžiť pre premávku vozidiel vylúčených z premávky po rýchlostnej ceste.

II. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Začiatok úseku trasy rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ - Pstruša (100-00) nadväzuje na koniec predchádzajúceho úseku stavby R2 Zvolen východ - Zvolen západ v mimoúrovňovej križovatke Zvolenská Slatina s privádzačom rýchlostnej cesty na cestu I/50. Koniec úseku je v km 7,850 28 pred MÚK Pstruša (súčasť úseku R2 Pstruša - Kriváň, pre ktorý je spracovaná dokumentácia na stavebné povolenie).

Trasa rýchlostnej cesty R2 je vedená pahorkovitým územím Zvolenskej kotliny, v katastri obcí Zvolenská Slatina a Víglaš. Riešený úsek začína v km 0,000 v navrhovanej mimoúrovňovej križovatke Zvolenská Slatina s privádzačom rýchlostnej cesty R2 na cestu I/50. V záreze prekonáva sedlo pahorkatiny nad cestou II/591, ktorú križuje ponad spolu so Slatinským potokom. Zľava obchádza obec Zvolenská Slatina vo vzdialenosti 400-550 m od najbližšej zástavby. V ďalšom vedení trasa pokračuje striedaním menších zárezov s násypmi, pričom križuje miestne potoky – Rybný, bezmenný a Víglašský, ktorým vchádza do katastra obce Víglaš. V km 2,936 križuje podjazdom cestu preložky III/050 90. Pravostranným oblúkom obchádza obec Víglaš vo vzdialenosti 350-550 m od najbližšej zástavby. Po prekonaní dvoch zárezových úsekov rýchlostná cesta križuje miestnu komunikáciu v km 5,629. V priamom koncovom úseku obchádza CHA Hrončička, križuje potok Hradná, žel. vlečku do PPS, žel. trať Zvolen - Fiľakovo (Víglaš - Pstruša), rieku Slatina a v mimoúrovňovej križovatke Pstruša sa napája na výhľadový úsek rýchlostnej cesty Pstruša – Kriváň. Šírkové usporiadanie navrhovanej rýchlostnej cesty R2 zodpovedá kategórii D 24,5/120. Celková dĺžka predmetného úseku R2 je 7 850 m.

Rozhodujúcimi časťami stavby (objektmi) je teleso rýchlostnej cesty R2, 2 objekty križovatiek, 6 mostných objektov na R2 (dĺžka mostných objektov spolu cca 837 m), 4 zárubné múry, 4 objekty poľných ciest, 7 objektov úprav vodných tokov, 3 objekty úprav ciest, 3 objekty protihlukových stien. Ďalej sú súčasťou stavby nevyhnutné preložky resp. úpravy dotknutých nadzemných a podzemných inžinierskych sietí. Rýchlostná cesta R2 bude vybavená prvkami informačného systému (telefóny núdzového volania, dopravné značky s premenlivou symbolikou, kamerový dohľad, meteorizariadenie, sčítač dopravy) a odvodnená kanalizáciou. V celej dĺžke bude rýchlostná cesta oplotená.

Trasa rýchlostnej cesty je navrhnutá v súlade územným plánom Veľkého územného celku Banskobystrického kraja.

Umiestnenie stavby v území

Stavba je umiestnená v Banskobystrickom kraji, v okresoch Zvolen a Detva, v katastrálnych územiach Zvolenská Slatina, Víglaš.

Technické riešenie

Dĺžka trasy:	7,850 28 km
Kategória:	R 24,5/120
Križovatky:	mimoúrovňová križovatka Zvolenská Slatina Okružná križovatka na ceste I/50
Privádzač:	Zvolenská Slatina, dĺžky 0,657 30 m

Mostné objekty: 6 objektov na R2, 1 objekt na ceste III. triedy
Cesty: 3 objekty úprav ciest
Preložky poľných ciest: 4 objekty v celkovej dĺžke 2314,66 m
Zárubné múry: 4 objekty
Úpravy vodných tokov: 7 objektov
Protihlukové steny: 3 objekty, celková dĺžka 3500 m
Ďalšie stavebné objekty: oploenie
: kanalizácie, preložky vodovodov,
: preložky vzdušných vedení VN, VVN,
: preložky káblových vedení ST, VET, ORANGE, SSE, ŽSR
: informačný systém
: úprava a preložka STL a VTL plynovodov

III. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku Pstruša – Kriváň je situovaná v Banskobystrickom kraji v okrese Detva. Stavba je umiestnená v Zvolenskej kotline, podcelku Slatinská kotlina. Začiatok navrhovanej trasy rýchlostnej cesty začína pri obci Vígľaš – časť Pstruša, ďalej pokračuje údolím vodného toku Slatina v súbehu s cestou I/50 a železničnou traťou väčšinou mimo intravilány obcí Vígľaš, Stožok, Detva a Kriváň a ukončená je pri obci Kriváň. Celková dĺžka tohto úseku rýchlostnej cesty R2 predstavuje 10,492 km. Územie tvorí v prevažnej miere poľnohospodárska krajina, ďalej sa tu nachádzajú lesné spoločenstvá, brehové porasty vodných tokov, lúky a pasienky. Územie bolo pod vplyvom osídlenia zmenené a pôvodné ekosystémy sa zachovali prevažne len v ostrovoch a enklávach v urbanizovanej a hospodársky využívannej krajine. V okolí trasy prevláda poľnohospodárstvo a dominuje obraz intenzívne obrábanej pôdy. Lokalitami s vyššou biologickou diverzitou sú biotopy vodných tokov, vlhkých lúk a lesných porastov.

IV. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA

V zmysle regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr - Lukniš, 1986) územie trasy rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša je súčasťou vnútorných Západných Karpát. Patrí do oblasti Slovenského stredohoria, celku Zvolenská kotlina a podcelkov: Slatinská kotlina, Detviarska kotlina a okrajovo Rohy. Prevažne celé predmetné územie patrí do podcelku Slatinská kotlina a len na konci trasy (východ) začína hranica s podcelkom Rohy. Slatinská kotlina je horizontálne, aj vertikálne rozčlenená rovina, patriaca do reliéfu morfolitektonických depresíí. Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza územím s kolísajúcou nadmorskou výškou cca 345-388 m n.m.

V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie Západných Karpát patrí územie údolnej nivy Slatiny do regiónu neogénnych tektonických vkleslín – 64 Slatinská kotlina a príľahlé svahy údolia sú súčasťou regiónu neogénnych vulkanitov – 51 Zvolenská vrchovina a vulkanických hornatín – 43 Javorie.

Slatinská kotlina predstavuje subsedimentačnú panvu založenú na zlomových systémoch. Predkvartérne podložie v údolnej nive Slatiny je prekryté litofaciálne pestrým pokryvom kvartéru nesúvislého rozšírenia a rôznych mocností. Kvartér reprezentujú fluvialne (v údolí naplavené hlinité, piesčito-hlinité povodňové sedimenty), deluviálne a fluvialno-terasové sedimenty (v nižších terasách zahlinené). Päty južných svahov a dlhšie depresie sú pokryté deluviálnymi suťami.

Zvolenská vrchovina je tvorená prevažne deluviálnymi (deluviálno-fluviálnymi) sedimentmi štrkovitými a ílovitými (pliocén) a menej vulkanogénnymi horninami (miocén).

Javorie budujú pyroklastiká andezitov s polohami andezitov (tortón – sarmat).

Na geologickej stavbe sa podieľajú komplexy, typy kvartérnych a predkvartérnych neogénnych zemín a hornín.

V oblasti Slatinskej kotliny sa dajú predpokladať dva systémy tektonických línií ZJV-VSV a S-J, SZ-JV, SV-JZ. Zlomová tektonika je založená na starších dislokačných zlomoch. Uvedený vývoj bol sprevádzaný intenzívnym prevažne andezitovým a menej ryolitovým vulkanizmom. Neotektonické poruchy sú dôležité z hľadiska seizmicity. Na tektonické línie sa viaže aj hlbšie založená a dlhá dolina rieky Slatiny a niektorých jej prítokov (potok Hradná a Vígľašský potok).

Z geodynamických procesov sa v území uplatňuje bočná erózia povrchových tokov, výmoleťová erózia na svahoch, lokálne pri päte svahov povrchové zliezanie kvartérneho pokryvu. Odkryté svahy

budované vulkanoklastikami podliehajú procesu zvetrávania a rozvoľňovania. Podložné neogénne íly sú náchylné na objemové zmeny.

Z hľadiska seizmicity, podľa STN EN 1998-1/NA/Z2, leží záujmové územie v oblasti seizmického ohrozenia na území Slovenska s hodnotami referenčného špičkového zrýchlenia $a_{gR}=0.63 \text{ m.s}^{-2}$. Geologické podložie tvorené neogénnymi sedimentmi a fluviálnymi náplavmi radíme do kategórie B a horniny neovulkanitov do kategórie A.

Klimatické pomery územia zodpovedajú jeho začleneniu do teplej klimatickej oblasti T7, ktorá je mierne vlhká s chladnou zimou (Atlas krajiny SR, 2002). Zvolenská kotlina má kotlinový typ s veľkou inverziou teplôt, mierne suchou až vlhkou klímou, teplého až mierne teplého subtypu. V hodnotenom území a v širšom okolí prevládajú severozápadné vetry.

Hodnotené územie spadá do povodia rieky Hron, ktorý z hodnoteného územia priberá z ľavej strany svoj najväčší prítok Slatinu. Tento prítok sa tiahne pozdĺž hodnotenej trasy približne po mesto Detva. Z hľadiska typu režimu odtoku (Šimo, E., Zaťko, M., In: Atlas SSR, 1980) patrí hodnotené územie do vrchovinovo - nížinnej oblasti s dažďovo-snehovým typom režimu odtoku.

Neupravené úseky hlavných tokov Hrona a Slatiny predstavujú územia s výraznými biologickými a estetickými prvkami. Hornú časť povodia Slatiny o výmere 71 km^2 tvorí CHVO Horného toku Ipľa, Rimavice a Slatiny s povodím vodárenského toku Slatina.

Slatina je rieka na strednom Slovensku, ktorá preteká územím okresov Detva a Zvolen. Je dlhá 55,2 km a je tokom III. rádu. Na jej toku sa nachádzajú dve vodné diela: na hornom toku vodárenská nádrž Hriňová a blízko mesta Zvolen vodná nádrž Môťová. Slatina pramení vo Veporských vrchoch, v podcelku Sihlianska planina, na juhozápadnom svahu vrchu Pätina (994,2 m n. m.) v nadmorskej výške približne 930 m n. m., na katastrálnom území mesta Hriňová a ústi do Hrona vo Zvolenskej kotline na západnom okraji mesta Zvolen v nadmorskej výške približne 278 m n. m. Patrí medzi vodohospodársky významné vodné toky.

Podzemné vody v hodnotenom území z geologického hľadiska zaraďujeme k nasledovným hydrogeologickým celkom:

- podzemné vody kvartéru,
- podzemné vody predkvartérneho podložia.

Širšie územie projektovanej rýchlostnej cesty R2 v úseku Zvolenská Slatina - Pstruša, je vzhľadom na intenzívnu tektonickú porušenosť územia a hlbinný dosah zlomov, ktoré vyvádzajú na povrch voľný CO_2 , bohaté na pramene prírodnej minerálnej vody uhličitej (kyselky). Pramene sú viazané na tektonické zóny smeru SV-JZ (prebiehajúce od Detvy cez Klokoč smerom na Vígľašskú Hutu-Kalinku), smeru SZ-JV (Zvolen - Horný Tisovník) a smeru S-J (Vígľaš - Vígľašská Huta).

Prírodné minerálne vody - kyselky sú v blízkom okolí využívané miestnymi obyvateľmi na pitné účely, niektoré sa pre časté znečistenie nevyužívajú. Navrhovaná rýchlostná cesta R2 neprechádza územím s registrovanými prameňmi prírodnej minerálnej vody. Možný výskyt minerálnych vôd v území trasy R2 však nemožno úplne vylúčiť, a je potrebné venovať tomu pozornosť počas ďalších prieskumov a stavebných prác.

Fluviálne sedimenty v údolnej nive Slatiny sú reprezentované fluviálnymi štrkovými a štrkovo-piesčitými sedimentami dnovej výplne údolia Slatiny, fluviálnymi náplavovými ílmi charakteru ílovitých pieskov a ílov, a ojedinele fluviálnymi sedimentami charakteru ílov a pieskov s prímiesou organických látok. Najviac zvodnené je súvrstvie fluviálnych sedimentov, kde podzemná voda je akumulovaná prevažne v priepustnejších štrkovitých a štrko-piesčitých sedimentoch s nižším obsahom jemnozrnnej frakcie. Hlavné zvodnené prostredie v trase projektovanej rýchlostnej cesty tvoria štrkové a štrko-piesčité sedimenty rôzneho granulometrického zloženia. Na súvrství štrkov leží variabilne hrubá vrstva náplavových ílov a hĺn.

Podzemná voda akumulovaná v štrkových a štrkopiesčitých náplavoch v príľahlej časti rieky Slatina vytvára zavodnený horizont, ktorý je v priamej hydraulikej spojitosti s vodou povrchového toku. Táto podstatnou mierou ovplyvňuje kvantitu a kvalitu podzemných vôd (v období, keď dochádza k brehovej infiltrácii). Hladina podzemnej vody tu kolíše v závislosti od infiltrovaných zrážok, ako aj od úrovne hladiny vody vo vodnom toku rieky Slatiny a jeho prítokov.

Charakter hladiny podzemnej vody narazenej v kvartérnych sedimentoch je v závislosti od litologických pomerov voľný až mierne napätý, s výtlačnou výškou do maximálne 0,5 m. V mnohých prípadoch, najmä na miestach s výskytom slabo priepustných polôh ílov, piesčitých ílov sa charakter hladiny mení na napätý s výtlačnou výškou 0,6 m až 2,5 m.

Z hľadiska priepustnosti štrkové a štrko-piesčité náplavy Slatiny a jej prítokov tvoria prostredie s vysokou medzizrnovou priepustnosťou, silno priepustné až mierne priepustné. Fluviálne piesky možno klasifikovať slabo priepustné až veľmi slabo priepustné (až nepatrne priepustné).

Súčasný charakter vegetácie širšieho územia je výsledkom výrazných dlhodobých a extenzívnych antropogénnych zásahov. V širšom záujmovom území sa nachádza široké spektrum rastlinných spoločenstiev, ktoré predstavujú nasledovné biotopy:

Fragmenty pôvodných bučín sa zachovali v lokalite Rohy, kde dominuje európsky významný biotop Ls5 Bukové a zmiešané bukové lesy. Na južných a juhozápadných svahoch obklopujúcej kotliny sa vyskytujú fragmenty zachovaných hrabín, biotopu národného významu Ls2 Dubovo-hrabové lesy Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské. Na fragmenty lemových porastov Hrona a dolného toku Slatiny vrbovo topoľových lužných lesov priamo nadväzujú zachovalé úzke lemy potokov (Slatina), brehové porasty biotopu európskeho významu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy. Medzi veľmi významné spoločenstvá patrí v trase rýchlostnej cesty R2 najmä biotop národného významu Lk7 Psiarkové aluviálne lúky, ktoré predstavujú aj dominantnú časť plochy PR Pstruša.

Blížšie k alúviám sa vyskytujú v línii tokov Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí (biotop národného významu). Pri obci Pstruša, priamo na nivu potoka Slatina nadväzujú maloplošné porasty biotopu európskeho významu Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, v tomto území je výrazne formované aj spoločenstvo biotopu národného významu Lk10 Vegetácia vysokých ostríc. V širšom okolí nivy Slatiny sa vyskytujú plochy biotopu Lk11 Trstinové spoločenstvo mokradí.

Nevýrazne sa v blízkosti toku Slatina uplatňuje aj spoločenstvo vrbových krovín na zaplavovaných brehoch riek Kr9, (biotop národného významu). Všetky prirodzené spoločenstvá sú v súčasnosti vystavené výraznému antropogénnemu vplyvu. V širšom území prevláda ruderalná vegetácia a jej ruderalné biotopy najmä X 5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia, X7 Intenzívne obhospodarované polia, na brehoch potoka Slatina môžeme registrovať X10 Porasty ruderalizovaných bahňitých brehov. Fragmentárne sa vyskytujú aj porasty X8 Porasty invázijských neofytov – zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*), slnečnica hľuznatá (*Helianthus tuberosus*) (niva Slatiny), najmä netýkavka žliazkatá (*Impatiens glandulifera*).

Výstavbou rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša, dôjde k zásahom do biotopov európskeho významu:

Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov 3220 – úzke lemy brehov potoka Slatina Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy kód 91E0*

Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky 6510 – sporadický výskyt

Lk 5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach 6430 – sporadický výskyt

a biotopov národného významu:

Lk7 Psiarkové aluviálne lúky

Lk10 Vegetácia vysokých ostríc

Z chránených rastlín sa v hodnotenom území vyskytuje kosatec sibírsky (*Iris sibirica*), ktorý je viazaný na biotop vysoko bylinných vlhkých lúk pri vodnom toku Slatina. Vysokobylinné močiare, mezofilné nívne lúky a podhorské vlhké lúky na nive Slatiny sa vyznačujú chráneným druhom perovník pštrosí (*Matteucia struthiopteris*).

PR Pstruša a CHA Hrončička sú významné existenciou vlhkomilných lúčnych spoločenstiev s koncentrovaným výskytom chráneného a kriticky ohrozeného druhu flóry Slovenska korunkovky strakatej (*Fritillaria meleagris*).

V trase navrhovanej rýchlostnej cesty R2 rastie rozptýlená stromová a krovitá zeleň, sprievodné porasty komunikácií, sprievodné a brehové porasty Slatiny, sprievodný porast železnice, sprievodné a brehové porasty vodných tokov, cestné stromoradie, náletová zeleň, remízky a medze v poľnohospodárskej krajine.

Podľa členenia na živočíšne regióny (Čepelák, J., In: Atlas SSR, 1980) živočíšstvo hodnoteného územia patrí do provincie Karpaty, oblasti Západné Karpaty, obvodu vnútorného, okrsku južného.

Popri antropogénne pozmenených územiach sa hodnotené územie vyznačuje výskytom pôvodných zachovaných zoocenóz so širokým ekologickým rozpätím. Vysoká diverzita druhov a živočíšnych spoločenstiev je determinovaná veľkou rôznorodosťou geologického podložia, reliéfu a zrážkových pomerov závislých na nadmorskej výške a orientácie svahov vzhľadom na prúdenie vzduchu.

Svoje zastúpenie tu nachádzajú rovnako typické zoocenózy západokarpatských lesov horského stupňa, ako aj teplomilné mediteránne (submediteránne) a panónske druhy prenikajúce z juhu.

Zároveň je fauna doplnená azonálnymi zoocenózami zachovalých úsekov tokov a tiež prvkami pahorkatín a podhorských zón.

Ochrana najhodnotnejších častí prírody je u nás zabezpečená uplatňovaním zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom je vymedzená územná a druhová ochrana a ochrana drevín. Na území Slovenskej republiky platí 1. stupeň ochrany, v ktorom sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny. V územiach, ktoré sú vyčlenené ako chránené v niektorej z kategórií, platí 2. až 5. stupeň ochrany. V blízkosti územia, ktorým prechádza navrhovaný úsek rýchlostnej cesty R2, sa nachádzajú nasledovné chránené územia v zmysle daného zákona, ktoré boli vyhlásené z dôvodu zabezpečenia ochrany vlhkomilných lúčnych spoločenstiev s koncentrovaným výskytom chráneného a kriticky ohrozeného druhu flóry Slovenska korunkovky strakatej (*Fritillaria meleagris*) :

- **CHA Hrončička** (4. stupeň ochrany),
- **PR Pstruša** (4. stupeň ochrany).

Trasa neprechádza žiadnym veľkoplošne, či maloplošne chráneným územím.

Do siete sústavy NATURA 2000 patria chránené vtáčie územia a územia európskeho významu. V blízkosti projektovanej rýchlostnej cesty R2 boli na základe existencie biotopov s výskytom vzácných rastlín a živočíchov navrhnuté, našou vládou prijaté a Európskou komisiou odsúhlasené nasledovné územia:

- **Chránené vtáčie územie Poľana (SKCHVÚ022)**, vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 24/2008,
- **Územie európskeho významu Rohy (SKÚEV0247)**.
- **Územie európskeho významu Detviansky potok (SKÚEV0400)**.

V dotknutom území rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ - Pstruša nedochádza k stretu, resp. k priblíženiu sa k územiám európskeho významu alebo k chráneným vtáčím územiám, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej činnosti.

Podľa ÚPN VÚC Banskobystrického kraja (1998) sa v blízkosti záujmového územia vyskytuje biokoridor regionálneho významu RBk 11/8 vodný tok Slatina, ktorý predstavuje posledný existujúci komplex pôvodných spoločenstiev pobrežnej vegetácie 80 – 100 ročných jedincov jelší a vrb s nadväznými aluviálnymi kosnými lúkami, vysokoostriečových a iných mokradných spoločenstiev a nadväznosti na ne i výskyt existenčne ohrozených zástupcov flóry a fauny. Eviduje sa tu výskyt 5 typov rastlinných spoločenstiev národného významu, 4 typy spoločenstiev európskeho významu (podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z.) a viacerých ohrozených taxónov flóry a fauny. Táto lokalita je známa výskytom vydry riečnej . V rámci tohto biokoridoru je potrebné dodržiavanie zásad a regulatív ochrany a využívania prírodných zdrojov, ochrany prírody a tvorby krajiny, udržiavania ekologickej stability, vrátane plôch zelene zachovať jestvujúce brehové porasty rieky Slatina, doplniť brehové porasty v lokalitách, kde došlo k ich poškodeniu, pôvodnými alochtónnymi druhmi.

V. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ

Súčasná cesta I/50 v danom úseku prechádza cez sídelné útvary obcí, pričom nezodpovedá potrebám, aké vyžaduje cesta I. triedy pri danej intenzite dopravy. V riešenom úseku cesta kopíruje okolitý terén a má nevhodné šírkové usporiadanie (šírka vozovky miestami 7,5 až 8,0 m) a nevyhovujúce smerové vedenie s oblúkmi polomerov 100 až 250 m. Cesta má množstvo neprehľadných miest bez možnosti predbiehania, čo pri silnej nákladnej doprave vyvoláva znižovanie jazdných rýchlostí a tvorenie kolón. Doprava je postihnutá zvyšovaním energetických a časových strát a zvýšenou nehodovosťou. K priamemu ohrozovaniu chodcov prechádzajúcimi vozidlami dochádza hlavne v obciach Zvolenská Slatina, Víglaš, Kriváň a v obci Mýtna. Z hľadiska smerového vedenia je nebezpečný úsek cesty s polomerom 100 m v obci Víglaš.

Z hľadiska dopravno-výkonnostných požiadaviek na cestu I/50 sa v dopravnoinžinierskej analýze konštatuje, že vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie už dochádza k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy na ceste I/50 v úseku Zvolenská Slatina - Pstruša. Prekročenie prípustnej intenzity sa prejavuje znížením cestovnej rýchlosti výrazným obmedzením možnosti predbiehania a zväčšením dĺžky prejazdu úsekom cesty a zvýšením dopravnej nehodovosti v uvedenom úseku.

Študovaný úsek cesty I/50 patrí do stredne nebezpečných úsekov s hustotou dopravných nehôd od 1,22-1,83 DN /km/rok. Riešený úsek má 4 nehodové lokality, z toho 2 kritické nehodové lokality

podľa počtu dopravných nehôd, 1 opakujúcu kritickú nehodovú lokalitu podľa následku nehôd a 1 kritickú nehodovú lokalitu podľa následku nehôd.

V prípade, že nedôjde k realizácii navrhovanej investície, bude sa celá doprava aj naďalej realizovať na ceste I/50 a táto cesta bude hlavným líniovým zdrojom emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy a emisií hluku z dopravy, pričom cesta prechádza cez sídelné útvary obcí. Z toho dôvodu sa bude priamo v dotknutých sídlach postupne zvyšovať expozícia obyvateľstva emisiami z dopravy a emisiami hluku. Okrem týchto vplyvov na obyvateľstvo je treba počítať zrejme aj so zvyšovaním dopravnej nehodovosti na dotknutej cestnej sieti. Intenzívna doprava si ďalej postupne vyžiada aj obnovu povrchov vozoviek a rekonštrukciu všetkého dopravného značenia v celej dĺžke trasy. Zároveň bude nevyhnutné odstránenie kritických miest (bodových závad) a úpravy vjazdov a výjazdov z obcí i samotných úprav prejazdov obcami z hľadiska zníženia rýchlosti a zvýšenia bezpečnosti chodcov a cyklistov. Znamená to zúženie vozoviek a tým rozšírenie chodníkov, úpravy na vjazdoch a výjazdoch z obcí, okružné križovatky v obciach a pod. Ďalším momentom zlepšenia bezpečnosti chodcov v obciach bude zriadenie svetelných križoviek a signalizačného značenia prechodov vrátane zosilnenia intenzity osvetlenia na prechodoch. Predpokladané úpravy nulového stavu:

- stavebné úpravy v obci Zvolenská Slatina
- svetelná signalizácia v obci Zvolenská Slatina
- protihlukové opatrenia Zvolenská Slatina
- úprava na križovatke I/50 a II/591 vo Zvolenskej Slatine
- úprava oblúku za obcou Víglaš vrátane nového mostu
- stavebné úpravy cesty I/50 v obci Víglaš
- svetelná signalizácia v obci Víglaš
- protihlukové opatrenia Víglaš
- vodorovné dopravné značenie
- rozšírenie cesty I/50 na kategóriu C 11,5/80 mimo zastavaného územia v celom úseku

V prípade nerealizovania investície, t. j. v nulovom variante, asanácie nutné nebudú. V prípade rozšírenia cesty na kategóriu C 11,5/80 sa však nárokom na nové zábery nebude dať vyhnúť.

Zrealizovaním uvedených úprav v nulovom variante sa síce zlepši priepustnosť komunikácie, ale s vyššou priemernou jazdnou rýchlosťou ako je 70 km/hod nie je možné uvažovať. Z dôvodu obmedzeného prístupu motorových vozidiel na plánovanú cestu nie je možné využiť súčasnú cestu I/50 ani po jej rozšírení ako rýchlostnú. Vyžadovalo by to vo väčšine úseku vybudovať nové súběžné cesty.

VI. DODRŽIAVANIE SÚLADU ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Projektovaná rýchlostná cesta R2 je v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou :

ÚPN VÚC Banskobystrického kraja

ÚPN SÚ Zvolenská Slatina

ÚPN SÚ Víglaš.

VII. PRAVDEPODOBNÝ DOPAD NA ÚZEMIA

Navrhovaná stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. V trase navrhovanej diaľnice sa nenachádzajú územia, ktoré vyžadujú osobitnú ochranu v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. V blízkosti stavby, cca na úrovni km 6,0 po pravej strane navrhovanej rýchlostnej cesty sa nachádza Chránený areál Hrončička, stavba však do tohto územia nezasahuje.

Najzávažnejšie vplyvy činnosti na zložky životného prostredia a opatrenia na ich zníženie resp. elimináciu

Vplyvy na ovzdušie

Znečistenie ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Súčasná cesta I/50, hlavný líniový zdroj hluku v danom úseku prechádza priamo cez sídelné útvary obcí. V budúcnosti hlavným líniovým zdrojom spôsobujúcim znečistenie ovzdušia z dopravy bude rýchlostná cesta R2 Zvolenská Slatina - Pstruša. Produkcia emisií z dopravy sa presunie do oblastí, kde doteraz tento charakter znečistenia nebol a zároveň výrazne sa odľahčí znečistenie ovzdušia z dopravy v sídlach. Na základe výsledkov exhalačnej štúdie, ktorá modelovala prírastok znečistenia ovzdušia z dopravy po rýchlostnej ceste R2, môžeme konštatovať, že pri

predpokladaných intenzitách dopravy nebudú za normálnych priemerných poveternostných podmienok prekračované limitné hodnoty látok znečisťujúcich ovzdušie (NO_2 a tuhé častice) z dopravy po rýchlostnej ceste R2.

Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavujú predovšetkým počas výstavby. Predpokladá sa, že kvalita krytu vozovky, odvodnenie a údržba v priebehu celého roka zabezpečí minimálnu prašnosť počas prevádzky na rýchlostnej ceste. Pri výstavbe sa budú zemné práce vykonávať pri optimálnej vlhkosti zemín, čo dáva predpoklady na minimálnu prašnosť. Prístupové komunikácie budú v priebehu výstavby pravidelne čistené, čím sa zníži možnosť vzniku sekundárnej prašnosti v okolí stavby a na prístupových komunikáciách.

Vplyvy hluku

Vybudovaním rýchlostnej cesty R2 sa očakáva aj zmena hlukových pomerov v okolí cesty I/50. Dôjde tu k zníženiu intenzity dopravy oproti súčasnému stavu, a tým k poklesu hlukovej záťaže z dopravy na blízke okolie. Zároveň sa hluková záťaž presunie do trasy novovybudovanej rýchlostnej cesty. Jej výstavbou sa znížia predpokladané dopravné intenzity po ceste I/50 o 73-85%. Cesta I/50 prechádza osídlenými časťami obce Zvolenská Slatina a Víglaš. Zníženie dopravných intenzít spôsobí zníženie hladín hluku.

Na druhej strane očakávame prírastok emisií hluku v okolí novovybudovanej rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov hlukovej štúdie bude na základe predpokladanej intenzity dopravy dochádzať na R2 k prekročovaniu povolených hygienických limitov hluku v dennej aj nočnej dobe v niektorých lokalitách, vo Zvolenskej Slatine a Pstruši. Za účelom eliminácie hlukovej záťaže sú navrhnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien a to v úsekoch:

Zvolenská Slatina	km 0,850 – 2,250	dĺžky 1400 m /výšky 2 m vpravo
Zvolenská Slatina	km 2,450 – 3,300	dĺžky 850/ výšky 2 m vpravo
Pstruša	km 6,600 – 7,850	dĺžky 1250/ výšky 2 m vpravo

Osadenie protihlukových stien zabezpečuje dosiahnutie povolenej úrovne hluku v zastavaných častiach dotknutých obcí.

Vplyvy na horninové prostredie a pôdu

Medzi dominantné vplyvy výstavby rýchlostnej cesty na horninové prostredie možno zaradiť :

- narušenie stability svahov zemnými prácami a aktiváciou zosuvov,
- eróziu a zvetrávanie,
- ukladanie materiálu z budovania zárezov.

Niveleta rýchlostnej cesty bola navrhnutá hlavne s ohľadom na vhodné začlenenie trasy do krajiny a minimalizáciu záberov poľnohospodárskej pôdy, keďže trasa je vedená v rovinatom, miestami pahorkovitom území po pozemkoch, ktoré sú prakticky v celom rozsahu poľnohospodársky využívané. Prvoradé bolo zabezpečenie dostatočných gabaritov nad všetkými križovanými prekážkami. Vzťah nivelety k bilancii zemných prác bol až druhoradý, hlavné objemy zemných prác sa oproti DÚR výraznejšie nemenia.

Pri celkovom zhodnotení zemných prác prevažuje násyp o celkovej výmere 998 400 m³, výkop je v rozsahu 483 600 m³. Z objemu výkopu je zemina vhodná do násypov v objeme 61 400 m³. Zvyšok je vhodná alebo podmiennečne vhodná do násypov. Nedostatok násypového materiálu sa bude riešiť dovozom z dostupných zemníkov v regióne. V rámci stavby sa uvažuje s maximálne možným využitím výkopovej zeminy do násypu, podmiennečne vhodná zemina sa upraví (presúšaním, vápnením, sendvičový typ násypu a pod.). Uvažuje sa, že časť podmiennečne vhodnej zeminy sa použije do násypov úseku R2 Pstruša – Kriváň, kde je rovnako nedostatok násypového materiálu zo stavby. Úplne nevhodná zemina do zemných telies (šedé íly, bahná a iné) sa odvezie na riadenú skládku, resp. sa použije na spätný zásyp odťaženého materiálu v lome.

Výstavbou Rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ- Pstruša dôjde k trvalému ale tiež k dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy. Pri zemných prácach sa bude postupovať v zmysle zákona NR SR č. 220/2004 o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Ministerstva pôdohospodárstva SR

Znamená to, že pri trvalom zábere pôdy, ktorý bude slúžiť pre konštrukciu cestného telesa sa humózná vrstva odstráni a uloží do depónie. Pri dočasnom zábere pôdy, ktorý slúži pre pracovné a manipulačné pásy pri výstavbe sa tiež urobí skrývka ornice, resp. humóznej vrstvy a uloží do depónie.

V prípade trvalého záberu pôdy sa zhrnutá vrstva použije pre ďalšie stavebné práce - ohumusovanie svahov cestného telesa prípadne zahumusovanie svahov pri prekonávaní terénnych nerovností. V oboch prípadoch je nevyhnutné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Znamená to, že už počas prípravných zemných prác je potrebné starostlivo dodržiavať hrúbku skrývky humóznej vrstvy a túto nehrnúť do väčšej vzdialenosti ako 50 m.

Ochranu PPF počas výstavby je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Ochrana pred kontamináciou pôd ropnými látkami zo stavebných mechanizmov je možná len dôslednou údržbou stavebných strojov, aby sa zabránilo úkvapom do pôdy. Stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách. Základným opatrením na ochranu poľnohospodárskych pôd, bude vykonať pred začatím výstavby skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty môže ovplyvniť kvalitu povrchových i podzemných vôd a ich režim. Z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov. Existuje tu aj nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta dotknutých vodných tokov, čím sa zvýši zákal a môže dôjsť k nežiaducej zmene prietokov.

Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke, cesty do tokov. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky malých prietokov, a to najmä počas výstavby.

Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, ako aj úrovne hladiny podzemnej vody. Zvýšená miera priepustnosti kolektora vytvára všeobecne vhodnejšie podmienky pre relatívne rýchlu migráciu kontaminantov prostredníctvom prúdenia podzemnej vody. Pri havarijných situáciách a nevhodnej úprave povrchu hrozí riziko zhoršovania kvality vôd kumulatívnym vplyvom. Ohrozenosť a zraniteľnosť vôd je viazaná prevažne na úseky križovania, resp. priblíženia sa komunikácií k povrchovým tokom.

Potenciálne riziko tu dočasne predstavujú i stavebné dvory a zariadenia staveniska (možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do podzemnej vody).

Počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 bude nutné dodržiavať technicko-organizačné opatrenia, ktoré majú zabezpečiť, aby nedochádzalo ku znečisteniu podzemných vôd a vzniku negatívnych vplyvov na ďalšie zložky životného prostredia. V danom území je miera zraniteľnosti podzemných vôd závislá od mocnosti a priepustnosti pokryvných útvarov, hrúbky zóny aerácie, ako aj hydraulických vlastností zavodnenej vrstvy.

Najkritickjšími miestami pre ovplyvnenie kvality podzemnej vody sú miesta križovania trasy s povrchovými tokmi. Z toho dôvodu je nutné pri realizácii stavby dodržiavať preventívne opatrenia, aby sa zabránilo znečisteniu podzemných vôd.

Pracovný kolektív pri výstavbe musí byť poučený o existencii CHA Hrončička a jej ochrannom pásme a o rizikách manipulácie s pohonnými látkami, olejmi, mazadlami. Stavebné mechanizmy musia byť v technicky bezchybnom stave, opatrené záchytnými vaňami na zachytenie úkvapov pohonných látok a olejov, ďalej je dôležité mať k dispozícii sorpčnú látku napr. vapex pre okamžitý zásah pri nehode. Údržba a opravy vozidiel a mechanizmov sa musia vykonávať na vyhradených manipulačných plochách za hranicami ochranného pásma, kde je dostatočná hrúbka pokryvných sedimentov, ktoré zabránia prestupu znečisťujúcich látok na hladinu podzemnej vody.

Povrchové vedenie cesty v násypoch, odkanalizovanie jej povrchu, sedimentačné nádrže s prečisťovacími zariadeniami (ORL), technicko-organizačné opatrenia pri realizácii stavby a v stavebných dvoroch umožňujú znížovať riziko znečistenia na najnižšiu možnú mieru.

Vplyvy na prírodu a krajinu

Stavba sa bude realizovať v území, v ktorom platí I. stupeň ochrany, nenachádzajú sa tu žiadne chránené územia v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe rýchlostnej cesty vo voľnej krajine, a to :

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcií biotopov (úpravy vodných tokov),
- vytvorením, resp. posilnením, bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti rýchlostnej cesty.

Stavba si vyžiada nevyhnutný výrub drevín v trase rýchlostnej cesty. Jedná sa o sprievodné porasty križovaných vodných tokov, rozptýlenú krajinotvornú zeleň v poľnohospodárskej krajine, sprievodnú zeleň poľných ciest a miestnych komunikácií, prípadne v trase prekladaných inžinierskych sietí. Brehové porasty v trase rýchlostnej cesty budú likvidované len v nevyhnutnom rozsahu v šírke komunikácie a jej ochranného pásu a v priestore úpravy vodných tokov. Podľa vykonanej inventarizácie drevín dôjde k výrubu stromov a krov, ktorých spoločenská hodnota predstavuje sumu 315 842,27 €.

Výstavbou rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša, dôjde k zásahom do biotopov európskeho významu:

Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov 3220 – úzke lemy brehov potoka Slatina Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy kód 91E0*

Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky 6510 – sporadický výskyt

Lk 5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach 6430 – sporadický výskyt

a biotopy národného významu:

Lk7 Psiarkové aluviálne lúky

Lk10 Vegetácia vysokých ostríc

Na zásah do biotopu európskeho alebo národného bola daná žiadosť o súhlas príslušného obvodného úradu životného prostredia.

V rámci objektu rekultivácie je navrhnutá biologická revitalizácia územia, ktorá okrem vegetačných úprav zahŕňa aj revitalizáciu brehových porastov v miestach úprav vodných tokov a revitalizáciu dočasne zabratých plôch na miestach s pôvodným výskytom chráneného biotopu Lk7 Psiarkové aluviálne lúky (biotop národného významu).

V miestach úprav a preložiek vodných tokov dôjde k výrubu predovšetkým pôvodných brehových porastov. Výsadby na svahoch upravovaných vodných tokov budú riešené formou osadenia vŕbových rezkov alebo kolov z vŕb, ktoré by mali byť odobrané z pôvodného materského porastu. Doporučuje sa posilnenie brehových porastov vodných tokov druhmi : *Alnus glutinosa* (jelša lepkavá), *Fraxinus excelsior* (jaseň štíhly), *Padus avium* (čremcha obyčajná), vtrúsene tiež *P. tremula* (t. osikový). Z krovitých foriem vŕb : *S. fragilis* (v. krehká), *S. viminalis* (v. košíkárka), miestami aj *S. purpurea* (v. purpurová). Na brehových čiarach sa vysadia stromy z druhov, jelša lepkavá, vŕba biela, čremcha obyčajná, jaseň štíhly a topoľ osikový. Cieľom navrhnutých opatrení je posilnenie zdatnosti a vitality brehových porastov vodných tokov, ako aj ochrana proti prenikaniu emisií a posilnenie migračnej funkcie v území.

Brehové a sprievodné porasty vodných tokov v prevažne poľnohospodárskej krajine majú spravidla funkcie biokoridorov a refúgií zveri. Projektované mostné objekty ponad vodné toky umožňujú migráciu živočíchov pozdĺž týchto tokov.

V rámci opatrení na ochranu bioty v sledovanom území sa navrhuje umiestniť v lokalitách, kde rýchlostná cesta bezprostredne susedí so súvislejšími porastami oplotenie na zamedzenie kolízií automobilov so zverou. Pre zachovanie migrácie zvierat sú navrhnuté početné koridory, najmä pozdĺž vodných tokov, dostatočne vysokými a širokými premosteniami a veľkopriemerovými priepustmi. Uvedené opatrenia na ceste I/50 dnes chýbajú a po znížení intenzity cestnej premávky na jestvujúcej ceste je predpoklad, že sa kolízie automobilov so zvieratami znížia.

Pri rekonštrukciách a preložkách VN, je každý povinný použiť také technické riešenie, ktoré bráni usmrcovaniu vtákov podľa § 4 ods.4 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

VIII. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

v socioekonomickej sfére

Počas výstavby rýchlostnej cesty sa predpokladá úzka spolupráca investora, dodávateľa stavby a dotknutých obcí s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo dotknutého územia. Bude potrebné riešiť zabezpečenie súhlasu na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení intravilánom obcí a stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a

následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov. Na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.), ako aj bezpečnosti a zmiernenia negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydli v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.).

Citlivou oblasťou sú majetkové ujmy dotknutého obyvateľstva. Zmiernenie tohto vplyvu je možné len adekvátnou kompenzáciou strát zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých občanov a mestského, či obecného zastupiteľstva.

za záber poľnohospodárskej pôdy

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa pôd vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, resp. zákon č. 219/2008 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 220/2004 Z.z..

za výrub drevín rastúcich mimo les

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z.z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín (resp. podľa vyhlášky MŽP SR č. 579/2008 Z.z., ktorou sa mení Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z.). Orgán ochrany prírody (obec) v súhlase s výrubom drevín stanoví podmienky výrubu aj podmienky náhrady za likvidované dreviny v podobe náhradnej výsadby alebo úhrady finančnej čiastky vo výške spoločenskej hodnoty likvidovaných drevín.

za poškodenie, resp. zničenie biotopov

Na základe rokovaní s odbornými pracovníkmi Správy CHKO Poľana, ktoré sa konali v priebehu projektových prác, sa v rámci prieskumu biotopov vykonala inventarizácia biotopov a počas terénnej pochôdzky zo dňa 26.04.2012 boli v zábere trasy rýchlostnej cesty R2 v km cca 7,5 (medzi Slatinou a železnicou) v rámci biotopu Lk7- Psiarkové aluviálne lúky nájdené 3 ex. kriticky ohrozeného chráneného druhu korunkovka strakatá (*Fritillaria meleagris*). Tieto jedince boli označené a dňa 31.05.2012 bol pracovníkmi Správy CHKO Poľana uskutočnený ich záchranný transfer na lokalitu CHA Hrončička, kde uvedený druh predstavuje predmet ochrany. V bezprostrednej blízkosti miesta nálezu korunkovky boli koncom mája pozorované aj jedince ohrozeného druhu (v zmysle červeného zoznamu rastlín Slovenska, kategória EN) žltuška lesklá (*Thalictrum flavum*), ktorý nie je chránený.

Na základe predchádzajúceho prieskumu bol navrhnutý projekt monitoringu chránených biotopov, ktorý bude realizovaný na dvoch lokalitách a to v km cca 7,715 (monitorovacia plocha 5x5m a v km cca 7,690-7,919 (monitorovacia plocha 2x100m na ľavom aj pravom brehu rieky Slatina. Predmetom monitoringu bude chránený biotop Ls1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, ktorý predstavuje zvyšok lužného lesa vysokej ochrannárskej hodnoty.

IX. POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA

Stavba rýchlostnej cesty R2 bola v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov posudzovaná v roku 2004 v celom úseku od Zvolena až po Lovinobaňu. V Záverečnom stanovisku MŽP SR zo 17.2.2006 boli odporúčané úpravy, ktoré sa premietli v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Záverečným stanoviskom bolo odporúčané úsek od km 0,0 – 6,0 riešiť variantne v samostatnej technickej štúdii, vrátane nového environmentálneho posúdenia. V úseku Slatinka – Zvolenská Slatina viesť trasu v modrom variante ešte ďalej od obce až na rozhranie extravilánu Zvolenskej Slatiny a Očovej. Ďalej bolo odporúčané vedenie trasy od km cca 10,0 modrým variantom, ktorý je v tomto úseku totožný s červeným po Vígláš – Pstrušu, t.j. km 14,5 po MÚK Pstruša. Na základe týchto odporúčaní v ďalšom stupni PD rýchlostná cesta R2 začína v staničení 0,000 00 pred mimoúrovňovou križovatkou Zvolenská Slatina, kde sa napája na výhľadový predchádzajúci úsek Zvolen východ - Zvolen západ. Začiatok rýchlostnej cesty je navrhnutý tak, aby jeho pokračovanie v smere na Zvolen umožňovalo prepojenie s variantmi C2, C3, C4 a C5 riešenými v technickej štúdii z r. 2006. Trasa rýchlostnej cesty R2 medzi obcou Zvolenská Slatina a Vígláš, časť Pstruša bola odsúhlasená na pracovných rokovaníach obcami Zvolenská Slatina a Vígláš, cez územie ktorých rýchlostná cesta R2 prechádza. Hlavným činiteľom pre trasovanie rýchlostnej cesty R2 bol návrh územného plánu obce Zvolenská Slatina a list obecného úradu s potvrdením polohy rýchlostnej cesty R2 v súlade s týmto návrhom.

Nemenej dôležitým faktorom vedenia rýchlostnej cesty R2 sú normou požadované technické parametre pre uvedený druh cesty a najmä z pohľadu výškového vedenia trasy vplyv rieky Slatina a ďalších križujúcich tokov, ciest a železničnej trate.

Medzi pôvodne posudzovaným variantom a variantom rozpracovanom v ďalšom stupni je rozdiel v polohe rýchlostnej cesty R2 voči obci Zvolenská Slatina, v umiestnení MÚK Zvolenská Slatina a v situovaní privádzača k R2 z cesty I/50 na začiatku úseku.

1. Zmena smerovania začiatku úseku je posunutá o cca 700 m severnejšie. Tento posun umožňuje napojenie na varianty C2, C3, C4 a C5 technickej štúdie z r. 2006.
2. V úseku od km 0,000 až 6,000 R2 sa trasa rýchlostnej cesty R2 posunula o cca 20 - 700 m severným smerom z dôvodu odporúčania ZS MŽP SR. Pri obci Zvolenská Slatina je to o cca 200 m, pri obci Vígľaš o cca 50 m.
3. Zmeny v pozdĺžnom profile sú v dôsledku podrobného geodetického zamerania križovaných ciest, žel. tratí a tokov.
4. Kategória rýchlostnej cesty sa dôsledku zmien STN 73 6101 navrhla pre R 24,5/120.
5. Zmena križovatky „Zvolenská Slatina“ bola navrhnutá z dôvodu:
 - eliminovania hlukovej záťaže na ceste II/591, prechádzajúcej zastavanou časťou obce Zvolenská Slatina. Cesta II/591 by mala v pôvodnom riešení funkciu privádzača rýchlostnej cesty R2 v prepojení na cestu I/50.
 - kolízia s cestou I/50 pred obcou Zvolenská Slatina bola riešená len krížením rýchlostnej cesty R2 s cestou I/50 bez prepojenia.

Posun trasy v úseku km 0,000 – 6,000 o cca 20 – 700 m severným smerom ďalej od obývaných častí obcí Zvolenská Slatina a Vígľaš vyplynul z požiadaviek občanov Zvolenskej Slatiny, ktoré boli následne premietnuté do odporúčaní ZS MŽP SR. Konštatujeme, že zmena nemá významný vplyv z hľadiska záberov pôdy a výrubov drevín, ale má významne pozitívny vplyv z hľadiska hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov v obciach Zvolenská Slatina a Vígľaš. Vo vzťahu k povrchovým a podzemným vodám bolo preukázané, že zmena nemá negatívny vplyv.

Posunutá trasa rýchlostnej cesty prechádza cez evidovanú archeologickú lokalitu č.1 v polohe Rybníky (km 2,000 – 3,000), čo si vyžiada realizáciu záchranného archeologického výskumu. Posunutá trasa rýchlostnej cesty zároveň vedie cez meliorované územia.

V Správe o hodnotení sa uvažovalo so zásahom do vodných tokov podľa jednotlivých navrhovaných variantov, ich rozsah však nebol kvantifikovaný. Navrhovaná zmena si vyžiada zásahy do vodných tokov v dotknutom území v nasledovnom rozsahu: Úprava Slatinského potoka v km 1,183 R2 v dĺžke cca 60,0 m, úprava Rybného potoka v km 2,340 R2 v dĺžke cca 63,7 m, úprava Vígľašského potoka v km 4,368 R2 v dĺžke cca 136 m, úprava odvodňovacieho kanála v km 5,640 R2 v dĺžke 70 m, úprava potoka Hradná v km 7,023 R2 spočíva len v rekonštrukcii koryta narušeného stavebnými strojmi v priebehu výstavby mosta, úprava rieky Slatina v km 7,465 R2, ktorá spočíva v úprave a spevnení koryta v jeho jestvujúcom tvare a trase a úprava bezmenného potoka v km 7,780 R2. V etape výstavby možno očakávať kvalitatívne zmeny (zakalenie vody, odstránenie brehových porastov a pod.). Uvedené zmeny však budú mať dočasný vplyv. V rámci PD je riešená aj revitalizácia poškodených brehových porastov Cieľom navrhnutých opatrení je posilnenie zdatnosti a vitality brehových porastov vodných tokov, ako aj ochrana proti prenikaniu emisií a posilnenie migračnej funkcie v území.

Z hľadiska vodných zdrojov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Trasa odporúčaného variantu aj zmeny je situovaná v území, v ktorom sa nenachádzajú žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia, v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny tu platí I. stupeň ochrany. V blízkosti územia, ktorým prechádza navrhovaný úsek rýchlostnej cesty R2, sa nachádza chránené územie Chránený areál Hrončička, ktoré bolo vyhlásené z dôvodu zabezpečenia ochrany vlhkomilných lúčnych spoločenstiev s koncentrovaným výskytom chráneného a kriticky ohrozeného druhu flóry Slovenska korunkovky strakatej (*Fritillaria meleagris*).

Najbližšie položeným územím siete sústavy NATURA 2000 je :

- **Chránené vtáčie územie Poľana (SKCHVÚ022)**, vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 24/2008,
- **Územie európskeho významu Rohy (SKÚEV0247)**.

V dotknutom území rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ - Pstruša nedochádza k stretu, resp. k priblíženiu sa k územiám európskeho významu alebo k chráneným vtáčím územiám, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej činnosti.

V procese projektovej prípravy boli oproti EIA vypracované ďalšie prieskumy – inventarizácia drevín a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu. V rámci inventarizácie drevín sú kvantifikované nevyhnutné výruby stromovej a krovitej vegetácie v trase rýchlostnej cesty R2. V rámci terénnej obchôdzky kvôli inventarizácii biotopov sa vykonali opatrenia na záchranu konkrétnych exemplárov chránených druhov rastlín (bol vykonaný záchranný transfer 3 exemplárov *Fritillaria meleagris* na lokalitu CHA Hrončička). Po konzultáciách s odbornými pracovníkmi ŠOP Správy CHKO Poľana boli navrhnuté aj konkrétne revitalizačné opatrenia v lokalitách, kde dochádza pri úpravách vodných tokov k poškodeniu sprievodných porastov.

Oproti Správe o hodnotení vplyvov sa v priebehu spracovania DÚR a DSP aktualizoval rozsah protihlukových opatrení v rámci Hlukovej štúdie, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V čase spracovania DSP platila vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky zo 15. januára 2009 č. 237/2009, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MZSR č. 549/2007 a ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V zmysle tejto vyhlášky bola spracovaná hluková štúdia a jej výsledky boli použité pri návrhu objektov protihlukových stien.

V Správe o hodnotení boli v riešenom úseku navrhnuté protihlukové opatrenia na ochranu obytnej zástavby vo Zvolenskej Slatine. Celkovo sa zväčšil rozsah protihlukových stien zo 400 m (v EIA), na 1 750 m (v DÚR) až na 3 500 m (v DSP). V úseku rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša sa navrhuje výstavba 3 protihlukových stien v celkovej dĺžke 3 500 m.

Zmeny v návrhu protihlukových opatrení vyplývajú zo zmien v legislatívnych predpisoch v priebehu rokov spracovania rôznych stupňov projektovej dokumentácie.

V DSP boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

241-00	PH stena na R2 v km 0,850 – 2,250 P
242-00	PH stena na R2 v km 6,600 – 7,850 P
241-01	PH stena na R2 v km 2,450 – 3,300 P

Objekty protihlukových stien sú integrované v objekte rýchlostnej cesty R2, samotné nepredstavujú žiadny nový záber plôch. Z hľadiska ochrany obyvateľstva pred nepriaznivým účinkom hluku znamenajú významný pozitívny vplyv. Vzhľadom na rozsah opatrení v pomere k dĺžke úseku môže byť mierne negatívnym vplyvom tejto zmeny nepriaznivý vizuálny dopad.

Zmeny navrhovanej činnosti možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociťia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia obcí, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.

Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Dodržanie limitných hodnôt zaťaženia hlukom zabezpečí výstavba protihlukových opatrení.

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

V Bratislave, október 2012

Vypracoval: Ing. J. Longa