

## **RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 GOMBASEK - VČELÁRE**

### **ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

(Číslo 2061/09-3.4/ml)

#### **I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

**1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

**2. Identifikačné číslo**

35919 001

**3. Sídlo**

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

#### **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

**1. Názov**

„Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“

**2. Účel**

Účelom navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ je vybudovanie novej kapacitne vyhovujúcej rýchlostnej cesty dopravne a prevádzkovo výhodnej, technicky a investične realizovateľnej v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska minimalizácie a eliminácie negatívnych vplyvov prevádzky rýchlostnej cesty na životné prostredie.

**3. Užívateľ**

Verejná stavba v správe a údržbe Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s.

**4. Umiestnenie (katastrálne územie)**

Kraj: Košický

Okres: Rožňava

Katastrálne územie: Slavec, Brzotín, Jovice, Krásnohorské Podhradie

Krásnohorská Dlhá Lúka, Lipovník, Jablonov nad Turňou, Hrhov

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

Navrhovaný termín začatia výstavby: rok 2013

Predpokladaný termín ukončenia výstavby: rok 2017

Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky: rok 2017

Predpokladaná doba skončenia prevádzky: nie je stanovená

## 6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Úsek rýchlostnej cesty R2 Gombasek – Včeláre začína napojením na pripravovaný úsek rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek, koniec úseku je v katastri obce Včeláre, kde sa napája priamo na úsek R2 Šaca – Včeláre.

### **Stručný technický a technologický popis stavby**

#### Základné technické parametre

Základné technické parametre oboch variantov rýchlostnej cesty vychádzajú z STN 736101 pre požadovanú kategóriu R 24,5/120. Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty bude R 24,5/120 ako 4-pruhová smerovo rozdelená rýchlostná cesta.

Rýchlostná cesta R2 je v úseku Gombasek - Včeláre sa posudzovala v týchto dvoch variantoch:

- variant fialovo-ružový (fialový v km 0,000-10,800 a ružový v km 10,800- KÚ )
- variant modrý

#### **Variant fialovo-ružový**

Základné technické riešenie rýchlostnej cesty zodpovedá pre kategóriu R 24,5/120 a v tuneli s návrhovou rýchlosťou redukovanou na 80 km/h podľa STN 736101.

##### 1.úsek ZÚ Gombasek – Rožňava

Začiatok úseku je umiestnený pri mimoúrovňovej križovatke cesty I/50 a cesty na Silicu, kde bude vybudované provízórne prepojenie ciest R2 a I/50. V prvom úseku je trasa navrhnutá medzi územím národného parku Slovenský kras a Plešiveckou kotlinou. Trasa vedie stredom tohto údolia. Pred obcou Brzotín mimoúrovňovo križuje trať ŽSR a pripojuje sa k ceste I/50, ktorej teleso využíva ako ľavý dvojpruh. V km 7,0 sa od cesty I/50 trasa odpojuje a vedie v jej koridore južne. Toto riešenie si vyžiada vybudovanie súbežnej komunikácie cesty I/50 pri obci Brzotín a pri Rožňave v celkovej dĺžke 2 236 m. Zároveň preložku cesty III/050157 dĺžky 777m, ktorá mimoúrovňovo križuje cestu R2 a trať ŽSR, a preložku prístupovej cesty k železničnej stanici dĺžky 600 m.

##### 2.úsek Rožňava – Lipovník

Od mimoúrovňovej križovatky (MÚK) Rožňava trasa vedie severne od trate ŽSR. Prekonáva estakádami údolie Hanáckeho a Majstrovského potoka. Za obcou Jovice križuje trať ŽSR, dostáva sa na južnú stranu od trate a vedie v koridore trate až po obec Lipovník. Pred obcou Lipovník je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Lipovník.

##### 3.úsek Priechod Soroška

Trasa fialovo-ružového variantu prekonáva horský prechod Soroška tunelom dlhým 4 650m. Západný portál tunela je umiestnený južne od obce Lipovník. Východný portál je vyústený západne od obce Jablonov nad Turňou.

##### 4.úsek Jablonov – Včeláre

Za tunelom trasa obchádza obec Jablonov nad Turňou južne a za obcou sa približuje k ceste I/50. Oproti ceste I/50 vedie trasa R2 po pravej strane a to až po obec Hrhov, kde využíva cestu I/50 ako pravý pás budúceho štvorpruhu. Smerové pomery stávajúcej cesty I/50 využíva až na koniec úpravy pred k.ú. Včeláre. Toto riešenie si vyžiada vybudovanie súbežnej cesty I/50 v dĺžke 4 938m. Celková dĺžka tohto variantu je 31 603,71 m.

#### **Variant modrý**

Základné technické riešenie rýchlostnej cesty zodpovedá pre kategóriu R 24,5/120 a v tuneli s návrhovou rýchlosťou redukovanou na 80 km/h podľa STN 736101.

##### 1.úsek ZÚ Gombasek – Rožňava

Začiatok úseku je umiestnený pri mimoúrovňovej križovatke cesty I/50 a cesty na Silicu, kde bude vybudované provízórne prepojenie ciest R2 a I/50. V prvom úseku je trasa navrhnutá v údolí medzi územím národného parku Slovenský kras a Plešiveckou kotlinou. Trasa vedie po okraji tohto údolia a snaží sa rešpektovať železničný koridor. Pri Rožňave prechádza

rýchlostná cesta medzi priemyselnou výstavbou a v mieste stávajúcej MÚK ciest I/50 a I/67 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka.

#### 2.úsek Rožňava – Lipovník

Od MÚK Rožňava trasa vedie severne od trate ŽSR. Prekonáva estakádami údolie Honáckeho a Majstrovského potoka. Za obcou Jovice sa trasa odkláňa severne od železnice, tak aby sa vyhla vrchu Kaplna, poľnohospodárskemu družstvu Lipovník, a obišla obec Lipovník zo severnej strany. V mieste kríženia rýchlostnej cesty R2 a I/50 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Lipovník.

#### 3.úsek Priechod Soroška

Trasa modrého variantu prekonáva horský priechod Soroška tunelom dlhým 4 980m. Západný portál tunela je umiestnený severne od obce Lipovník. Východný portál je vyústený západne od obce Jablonov nad Turňou.

#### 4.úsek Jablonov – Včeláre

Za tunelom je trasa modrého variantu prakticky totožná s variantom fialovo-ružovým. Celková dĺžka tohto variantu je 33 228, 68 m.

### **Križovatky**

Počet a funkcia križovatiek je u oboch variantoch rovnaká. V posudzovanom úseku budú dopravnú obsluhu územia zabezpečovať tieto križovatky:

#### Variant fialovo-ružový

##### *MÚK Rožňava*

Križovatka je umiestnená južne od mesta Rožňavy, v mieste stávajúcej MÚK cesty I/50 (E 571) a cesty I/67 zo smeru Dobšiná. Trasa R2 je navrhnutá v súbehu so stávajúcou cestou I/50. Preto bol zvolený atypický tvar križovatky. Zo smeru od Tornale, vetvy križovatky využívajú čiastočne vetvy stávajúcej MÚK ciest I/50 a I/67. Zo smeru od Košíc budú vybudované nové vetvy križovatky, ktoré budú pripojené stykovou križovatkou na cestu I/50. Stávajúci MÚK ciest I/50 a I/67 bude pozmenená na úrovňovú stykovú križovatkou. Na ceste I/67 bude vybudovaná okružná križovatka, ktorá zabezpečí bezproblémové mimoúrovňové prepojenie cesty I/50 a rýchlostnej cesty R2 v nasledovných smeroch:

smer 1	projektovaná trasa R2, smer Tornaľa
smer 2	projektovaná trasa R2, smer Košice
smer 3	cesta I/67, smer Rožňava
smer 4	cesta I/50, smer Rožňava, Krásnohorské Podhradie.

##### *MÚK Lipovník*

Križovatka je umiestnená západne od obce Lipovník. Rieši pripojenie okolitých obcí Lipovník, Krásnohorskej Dlhej Lúky a ďalších na projektovanú trasu R2. Okrem prepojenia obcí zabezpečuje možnosť etapovitosti výstavby rýchlostnej cesty R2. Tvar križovatky je trubkovitý. Križovatka si vyžiada vybudovanie nadjazdu nad traťou ŽSR a nadjazdu nad cestou III/050157. Dĺžka prípojnej komunikácie je 1 620 m a je pripojená stykovou križovatkou na cestu I/50 v nasledovných smeroch:

smer 1	projektovaná trasa R2, smer Tornaľa
smer 2	projektovaná trasa R2, smer Košice
smer 3	nejestvuje
smer 4	nápojenie na I/50, smer Lipovník

##### *MÚK Jablonov nad Turňou*

Križovatka je situovaná medzi obcami Jablonov nad Turňou a Hrhovom. Rieši pripojenie okolitých obcí Jablonov, Hrhov a ďalších na projektovanú R2. Zároveň zabezpečuje možnosť etapovitosti výstavby rýchlostnej cesty R2.

Pre zabezpečenie vyššie uvedených prepojení bola zvolená križovatka tvaru trúbka. Križovatka si vyžiada vybudovanie jedného objektu – nadjazdu nad R2. Prípojná komunikácia je dĺžky 949 m a je pripojená stykovou križovatkou na cestu I/50 v nasledovných smeroch:

smer 1	projektovaná trasa R2, smer Tornaľa
smer 2	projektovaná trasa R2, smer Košice
smer 3	nejestvuje
smer 4	napojenie na I/50, smer Jablonov

#### Modrý variant

##### *MÚK Rožňava*

Križovatka je umiestnená v južnej časti mesta v mieste stávajúcej MÚK cesty I/50- cesty európskeho významu E 571 a cesty I/67 zo smeru Dobšiná. Križovatka bola zvolená v trase delta. Jednotlivé ramená križovatky čiastočne využívajú rameno pôvodnej mimoúrovňovej križovatky. Pôvodná križovatka ciest I/50 a I/67 bude prebudovaná na úrovňovú stykovú križovatkou v nasledovných smeroch:

smer 1	projektovaná trasa R2, smer Tornaľa
smer 2	projektovaná trasa R2, smer Košice
smer 3	nejestvuje
smer 4	cesta I/67, Rožňava

##### *Križovatka Lipovník*

Križovatka je umiestnená severozápadne od obce Lipovník. Rieši pripojenie okolitých obcí Lipovník, Krásnohorského Podhradia a ďalších na projektovanú trasu R2. Zároveň zabezpečuje možnosti etapovitosti výstavby rýchlostnej cesty R2. Využíva prirodzeného kríženia ciest I/50 s projektovanou trasou R2. Tvar križovatky je zvolený osmičkový. Križovatka si vyžiada vybudovanie jedného objektu - nadjazdu nad cestou I/50 v nasledovných smeroch:

smer 1	projektovaná trasa R2, smer Tornaľa
smer 2	projektovaná trasa R2, smer Košice
smer 3	cesta I/50, smer Lipovník
smer 4	cesta I/50, smer Krásnohorské Podhradie.

##### *MÚK Jablonov nad Turňou*

Križovatka je totožná s fialovo-ružovým variantom.

#### **Mosty**

Základné delenie mostov pre obidva varianty vychádza zo vzťahu umiestnenia hlavnej komunikácie, prípadne vetiev križovatiek vedenej na moste. Prehľad mostov a ich technickej náročnosti pre navrhované varianty rýchlostnej cesty R2 je nasledovný.

##### *Variant fialovo-ružový*

a) počet mostov	25 ks
-----------------	-------

##### *Variant modrý*

a) počet mostov	20 ks
-----------------	-------

#### **Tunely**

##### Variant fialovo-ružový

##### *Kategória tunela T 8,0*

Tunel je dlhý 4.650 m, stúpa 1,8 % proti smeru staničenia. Podchádza existujúcu železničnú trať vedenú v tuneli v dostatočne bezpečnej hĺbke. Podchádza národný park Slovenský kras priamo v oblasti priesmyku Soroška. Uprostred trasy je navrhnutý povrchový vetrací objekt a to v novoupravenej polohe podľa výsledkov prejednávania so zástupcami dotknutých obcí (za

lesnou škôlkou). V zóne ohrozenia je existujúci železničný tunel a schátraný statok. Tunel je možné raziť metódou NRTM z obidvoch strán, metódou TBM z juhovýchodnej strany od obce Jablonov nad Turňou. Severozápadný portál je umiestnený západne od obce Lipovník za terénou vlnou z dôvodu ochrany zástavby pred negatívnymi účinkami od exhalátov.

#### Variant modrý

Tunel je dlhý 4 980 m, stúpanie 2,1 % proti smeru staničenia od obce Jablonov nad Turňou k obci Lipovník. Podchádza národný park Slovenský kras v oblasti vrcholu Jastrabie. Uprostred trasy je navrhnutý vetrací objekt skladajúci sa z povrchovej ventilátorovne s vetracím komínom, krátkou spojovacou štôľňou a vetracou šachtou. Toto riešenie umožňuje odvádzať časť vzdušnín mimo vlastné portály. Tunel je možné raziť metódou NRTM z obidvoch portálov. Tunel je možné raziť aj metódou TBM a to od portálu Jablonov. V zóne ohrozenia (okrem príjazdových komunikácií k portálom) sa nenachádza žiadna povrchová zástavba, len nad portálom Jablonov cca 200 m SZ sa nachádza dom.

#### Základné údaje o tuneloch

Typ tunela:	dvojrúrový, jednosmerný
Dĺžka tunela:	modrý variant dl. 4 980m
	fialovo-ružový variant dl. 4 650m

#### Základné vybavenie tunela

Kategória tunela:	T8.0, dve jednosmerné tunelové rúry bez obmedzenia prevádzky (s ohľadom na občasnú obojsmernú premávku)
-------------------	---

Tunel bude vybavený tunelovým zavodeným vodovodom, vrátane akumulčných nádrží a samostatným odvodnením vozovky zaústeným do nepriepustnej akumuláčnej nádrže. V ďalšom projektovom stupni je potrebné stanoviť miesto najbližšej zásahovej jednotky a čas jej príjazdu.

#### Prevádzkovo technický objekt

Prevádzkovo technický objekt bude umiestnený s ohľadom na dĺžku tunelov pri každom portáli. Zásobovanie elektrickou energiou bude pomocou VN prípojky z dvoch nezávislých zdrojov, prípadne môže byť v PTO umiestnená dieselová centrála. V PTO sa predpokladá umiestnenie zariadenia pre zásobovanie elektrickou energiou (VN rozvodňa, trafostanica), NN rozvodne, miestnosti pre obsluhu, miestnosti pre mobilných operátorov a pod. Ďalej tu musí byť umiestnená dieselová centrála, alebo musí byť zabezpečený náhradný zdroj elektrického prúdu (UPS).

#### Možné metódy výstavby

- Metóda NRTM
- Metóda TBM

#### Odpočívadlá

Podľa „Koncepcie“ a TŠ je navrhnuté veľké ľavostranné odpočívadlo pri Slavci a malé obojstranné odpočívadlá medzi Lipovníkom a Rožňavou v blízkosti Krásnohorského Podhradia s pohľadom na hrad Krásna Hôrka.

Veľké odpočívadlo bude mať toto vybavenie:

- parkovacie plochy pre :
- 40 – 60 osobných vozidiel
- 20 – 25 nákladných vozidiel s príviesom
- 6 – 10 autobusov oddelene od nákladných vozidiel
- motorest s kapacitným sociálnym zariadením s nepretržitou prevádzkou, so sprchami a WC, do objektu umožniť prístup zdravotne postihnutým osobám

- čerpacie stanice pohonných hmôt s vybavením WC a s možnosťou vybudovania autoumyvárky
- oddychové plochy vybavené drobnou architektúrou (stolmi, lavicami, odpadovými košmi, preliezkami a pod.)
- inžinierske siete (elektrickej energia resp. plynu, voda, kanalizácia) po hranicu odpočívadla pre potreby vybavenia OS a ďalšie vybavenie

*Malé odpočívadlo bude mať toto vybavenie:*

- parkovacie plochy pre : 15 – 20 osobných vozidiel
- parkovacie plochy pre : 2 – 3 nákladné vozidlá
- parkovacie plochy pre : 2 autobusy oddelene od nákladných vozidiel
- oddychové plochy vybavené drobnou architektúrou (stolmi, lavicami, odpadovými košmi a kontajnermi)
- splachovacie WC s nepretržitou prevádzkou
- potrebné inžinierske siete a ďalšie vybavenie

Umiestnenie všetkých odpočívadiel a ich vzdialenosti od MÚK zodpovedajú smernici „Konceptii“ schválenej MDPT SR a aj norme STN 73 6101.

### **Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty**

Obslužné dopravné zariadenia Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty (SSÚR) je navrhnuté u oboch variantov v priestore vytvorenom medzi cestou I/50, rýchlostnou cestou R2 a vetvou MÚK Jablonoň nad Turňou (u variantu ružového v km 24,000 a variantu modrého v km 26,600). Vstup do areálu je z príľahlej cesty samostatne pre vozidlá, samostatne pre zamestnancov. Na vjazd nadväzujú parkovacie plochy pred areálom – pre zamestnancov a verejnosť. Pri vstupe sa nachádza objekt prevádzkovej budovy strediska, odkiaľ sa vykonáva aj kontrola vstupu do areálu. Za vstupom je situovaný sklad MTZ a čerpacia stanica pohonných hmôt. Ostatné objekty sú potom osadené v troch radoch popri objazdovej komunikácii. V strede je umiestnený monoblok skladu soli a garáží so vstupmi zo všetkých strán. Po bokoch je na jednej strane umiestnená denná údržovňa vozidiel a mechanizmov s CSPH, na druhej strane prístrešky a sklad značiek. V zadnej časti areálu je umiestnené šrotovisko a sklad odpadov. Navrhované areály sa nachádzajú v nezastavanom území pri sídelných útvaroch. Areál SSÚR musí byť napojený na pitnú vodu, úžitkovú vodu, kanalizáciu, elektrickú energiu a plyn.

### **Kanalizácia rýchlostnej cesty**

Vody z vozovky rýchlostnej cesty budú odvedené cez pozdĺžne betónové rigoly (napr. monolitické typu „Gomaco“) a uličné (dažďové) vpusty prípojkami do kanalizácie rýchlostnej cesty a cez odlučovače ropných látok (ORL) s koalescenčnými filtrami, s účinnosťou pre vypúšťané vody 0,1 mg/l na odtoku, vzhľadom k tomu, že v predmetnom území sa nachádza ochranné pásmo vodných zdrojov. Po prečistení budú prečerpávané, resp. gravitačne vypustené do príslušných recipientov. V niektorých úsekoch nie je možné zaústiť vody do recipienta, preto bude odvedenie dažďových vôd zabezpečené do vsaku pomocou vsakovacích kanálov. Tieto budú realizované za odlučovačom ropných látok. Pre dosiahnutie spádu, pre vyústenie kanalizácie do recipientu sú navrhnuté v niektorých prípadoch prečerpávacie stanice s výtlačným potrubím z materiálu HDPE. Kanalizácia rýchlostnej cesty je riešená po úsekoch v závislosti na pozdĺžnom sklone rýchlostnej cesty a na možnosti vyústenia vôd do príslušných vodných tokov s výstupnou hodnotou 0,1 mg RL/l.

### **Informačný systém rýchlostnej cesty (ISRC)**

V úseku výstavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek – Včeláre bude vybudovaný informačný systém rýchlostnej cesty, ktorého hlavnou činnosťou bude monitorovať predmetný úsek rýchlostnej cesty, vrátane jeho príjazdových komunikácií, odpočívadiel a tunela a výsledky vyhodnocovať v operátorskom pracovisku v SSÚR Jablonov nad Turňou. Súhrn informácií

umožní operátorovi prostredníctvom premenného dopravného značenia signalizovať vzniknuté nebezpečenstvo, varovať a riadiť prechádzajúce motorové vozidlá.

### Protihlukové clony

Na základe hlukovej štúdie sú navrhované nasledovné protihlukové opatrenia:

Variant	Navrhované protihlukové clony	Plocha v m <sup>2</sup>	Výška v m	Dĺžka v m
fialovo-ružový	v km 0,650 – 2,350 vľavo	5 100	3,0	1 700
	v km 2,350 – 3 050 vľavo	2 450	3,5	700
	v km 5,400 – 7,900 vľavo	13 750	5,5	2 500
	v km 10,500 – 11 200 vpravo	2 100	3,0	700
	v km 11,200 – 12,250 vpravo	4 725	4,5	1 050
	v km 15,160 – 16,060 vpravo	2 700	3,0	900
	v km 21,000 – 22,800 vľavo	5 400	3,0	1 800
Modrý	v km 0,650 – 1,750 vľavo	3 300	3,0	1 100
	v km 1,750 – 2,450 vľavo	2 450	3,5	700
	v km 5 500 – 8,000 vľavo	1 800	3,0	600
	v km 10,180 – 11,980 vpravo	4 800	3,0	1 600
	v km 22,600 – 24,400 vľavo	5 400	3,0	1 800

Protihlukové clony na mostných objektoch budú z bezpečnostného skla, ostatné sú predpokladané z vysokopohltivých materiálov. Pri návrhu clony s rôznou výškou H bude zmena výšky vytvorená plynulým prechodom.

### Vegetačné úpravy a náhradná výsadba

Vegetačné úpravy na telese rýchlostnej cesty a telese križovatkových vetiev budú mať polyfunkčný charakter s cieľom protieróznej ochrany svahov zemného telesa, zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné i životné prostredie (zachytávanie exhalátov a čiastočne aj hluku) a začlenenia telesa komunikácie do krajiny. Na násypových svahoch telesa rýchlostnej cesty a v priestoroch vetiev križovatiek budú riešené zahustené kríkové výsadby a skupinové výsadby rôznych druhov stromov tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrú výškovou a farebnou štruktúrou. Plochy stredného deliaceho pásu sa zatravnia a v jeho centrálnej časti sa vysadí súvislý pás kríkovej zelene. Zároveň v miestach migrácie zveri bude pozdĺž oplotenia navrhnutá vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty. Podrobný výber druhovej skladby drevín bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie s prihliadnutím na miestne klimatické a pôdne pomery, pôvodné domáce druhy a celkový ráz krajiny. Zahumusovanie a zatravnenie svahov i ostatných plôch je zahrnuté v nákladoch Rozsah predpokladaných vegetačných úprav navrhovaných variantoch trasy rýchlostnej cesty R2 je:

Variant	fialovo-ružový	modrý
Plocha v m <sup>2</sup>	93 532	101 036

### Oplotenie

Orientačná dĺžka oplotenia predstavuje v jednotlivých variantoch nasledovné dĺžky:

Variant fialovo-ružový	46 766 m
Variant modrý	50 510 m

### Preložky a rekonštrukcie ostatných ciest

V miestach, kde nová rýchlostná cesta R2 využíva koridor existujúcej cesty I/50 je navrhnutá preložka tejto cesty. Jedná sa o tieto úseky:

#### Variant fialovo-ružový

V km 4,500 - 7,100	2 620 m
V km 8,200 – 9,000	860 m
V km 28,00-33,000	2 877 m

### Variant modrý

V km 28,00-33,000

2 877 m

Návrh rýchlostnej cesty R2 vyvolá preložky poľných ciest v lokalitách, kde nie je zabezpečené ich kríženie s trasou R2 a nie je možné poľnú cestu zrušiť vzhľadom na dostupnosť predmetnej lokality inou cestou. Dĺžky nevyhnutných prekládok sú uvedené v tabuľke:

km	Poloha	Variant	
		fialovo-ružový(m)	modrý(m)
0,000-3,500	vľavo	1 400	1 400
	vpravo	1 650	1 600
		950	950
3,500-7,000	vľavo	350	350
	vpravo	700	
7,000-10,000	vľavo		
	vpravo	1 650	1 650
10,000-15,000	vpravo	450	700
15,000-20,000	vľavo	300	400
20,000-33,000	vpravo	600	600

### Úpravy existujúcej kanalizácie

Pri zakladaní mostných objektov sa v niektorých nachádza existujúca kanalizácia v kolízii s trasou rýchlostnej cesty, a preto je potrebné uvažovať s ich prekládkou.

### Úprava zavlažovacích a odvodňovacích systémov

Trasa rýchlostnej cesty v oboch variantoch medzi Slavcom a Brzotínom prechádzajú okrajom odvodnenej plochy. Výstavbou rýchlostnej cesty nesmie byť odvodnenie plochy, ktoré je pravdepodobne vybudované drenážou alebo odvodňovacími jarkami narušené, pretože sú tu už vybudované objekty, ktorých stabilita by bola narušená a opätovné zavodnenie už odvodnených plôch je z hľadiska rozvíjajúcej sa infraštruktúry územia neželané. Jeho presnejšia špecifikácia bude predmetom projektovej dokumentácie v ďalšom stupni.

### **Etapovitosť výstavby**

Vo všeobecnosti je etapizácia takejto líniovej stavby možná v smere priečnom a v smere pozdĺžnom. V smere pozdĺžnom to znamená prípadné budovanie rýchlostnej cesty po úsekoch v medzikrižovatkových úsekoch. Pokiaľ ide o pozdĺžne delenie stavby na etapy, v zásade platí dávať do prevádzky medzikrižovatkové úseky s napojením na existujúcu cestnú sieť. Ďalším pravdepodobným rozhodujúcim hľadiskom pri rozhodovaní o samostatnej výstavbe a jej časovej a priestorovej etapizácii, budú možnosti financovania. Na základe uvedených podmienok sa odporúča nasledovná etapizácia v pozdĺžnom smere:

- 1.etapa – MÚK Lipovník - MÚK Jablonov (priečhod Soroška – tunel)
- 2.etapa – ZÚ - MÚK Lipovník
- 3.etapa – MÚK Jablonov – KÚ

### 1.etapa - tunel

Priečhod Soroška je najkomplikovanejší úsek stavby. Je možné v predstihu najprv vybudovať jednu tunelovú rúru a tú prevádzkovať ako obojsmerný tunel s napojením na existujúcu komunikačnú sieť. Predpokladaná doba výstavby tunelov (u oboch variantov) je 3-5 rokov v závislosti na spôsobe a nasadení strojnej zostavy na výstavbu. Pri technológii NRTM je možné budovať obidve tunelové rúry prakticky paralelne (súčasne) s min. bezpečnostným odstupom a je možné raziť súčasne z obidvoch strán (od oboch portálov) v tomto prípade je doba výstavby cca 3 roky. Pri technológii TBM s ohľadom na ekonomické náklady pre



strojovú zostavu je nutná postupná razba, najprv jedna tunelová rúra, následne druhá tunelová rúra. Rýchlosť razby pri NRTM je cca 100 bm za mesiac, pri TBM 400 m za mesiac.

#### 2. a 3.etapa

Úseky pred a za tunelom môžu byť stavané nezávisle od razenia tunela. Vždy v prvých fázach je potreba vybudovať v miestach súbehu s cestou I/50 preložku. Doba výstavby sa predpokladá maximálne u 2.etapy 3 roky, u 3.etapy 2 roky.

V smere priečnom to znamená budovanie rýchlostnej cesty v prvých etapách v polovičnom profile. Výsledky ekonomického posúdenia preukázali, že nová rýchlostná cesta prinesie pre jej užívateľov v rôznej miere, podľa variantov, úsporu prevádzkových nákladov vozidiel, zníženie nehodovosti, zvýšenie priepustnosti a plynulosti dopravného prúdu a zníženie nákladov na cestovný čas. K posúdeniu vhodnosti výstavby rýchlostnej cesty v kat. R 11,5, alebo R 24,5 sa dá konštatovať: kat R 11,5 prinesie vo všetkých variantoch väčšiu úsporu prevádzkových nákladov vozidiel (nižšia spotreba pohonných hmôt) kat. R 24,5 prinesie väčšiu úsporu nákladov na čas. Vzhľadom na uvedené a na požiadavku MDPT SR sa odporúča budovanie v kategórii R 24,5/120.

### **6. Celkové náklady (rok 2010)**

Variant	Variant fialovo-ružový	Variant modrý
Dĺžka v km	31,604	33,229
Celkový náklad s DPH(tis.€)	545 780	546 524
Celkový náklad s DPH (tis Sk)	16 442 155	16 464 577

## **III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

### **1. Vypracovanie správy o hodnotení**

Správu o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ vypracovala spoločnosť VALBEK, s.r.o., september 2009 vedúcim riešiteľského tímu bol Ing. Karol Mahr. Správa o hodnotení je vypracovaná podľa § 31 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Navrhovaná činnosť spĺňa kritéria podľa § 18 ods. 1 zákona a zaraduje sa podľa jeho prílohy č. 8 do kapitoly 13 Doprava a telekomunikácie - položky č. 1 Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov, časť „A“, a preto je predmetom povinného posudzovania.

### **2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení**

Navrhovateľ predložil správu podľa § 31 zákona Ministerstvu životného prostredia SR v júni 2009.

Ministerstvo životného prostredia SR podľa § 33 ods. zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ po skontrolovaní náležitostí rozoslalo všetkým zainteresovaným subjektom.

Správa o hodnotení bola zverejnená podľa § 34 zákona obvyklým spôsobom na príslušných obecnych úradoch, Mesta Rožňavy a na internetovej stránke MŽP SR [www. enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk).

### **3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou**

Navrhovateľ s Mestom Rožňava a s každou dotknutou obcou zabezpečil verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré boli zvolané pozvánkami podľa § 34, ods. 2 a 3 zákona a následne obec v spolupráci s navrhovateľom vypracovali záznamy z verejných prerokovaní.

Záznam z verejného prerokovania v obci Slavec, konaného dňa 24.11.2009 v kultúrnom dome v obci Slavec.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s dotknutou obcou zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42078/2009 na deň 24.11.2009 o 15.00.

Verejné prerokovanie uviedol a prítomných pozdravil Ing. Čierny, zástupca Národnej diaľničnej spoločnosti a.s., Investičného odboru Prešov.

Zúčastnení zástupcovia obce: starosta obce Slavec p. Valentín Borzy, zástupca starostu p. Bokros.

Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 22 občanov.

V rámci diskusie vystúpili občania, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

Otázka: p. Bokros (zástupca starostu):

1) Obec nesúhlasí s odpočívkou v k.ú. Slavec.

2) Prečo sa rýchlostná cesta nenavrhol od Čoltova cez Dlhú Ves, Silickú Jablonicu do Jablonova nad Turňou?

Odpoveď: 1) Veľké odpočívadlo ľavostranné je podľa schválenej „Konceptie rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel a stredísk údržby na RC v SR“ umiestnené v k.ú. Brzotín, vzhľadom k zastavanosti tohto územia sa najvhodnejšia plocha našla v k.ú. Slavec v km cca 1,0, kde bola využitá plocha medzi R2 a železnicou. V ďalšom stupni dokumentácie bude preverená možnosť odpočívky mimo k.ú. Slavec.

2) Rýchlostná cesta R2 cez Silickú Jablonicu by viedla úzkym a stiesneným terénom lesa a ďalej po náhornej plošine Národného parku Slovensky kras. Boli by to obrovské objemy stavebných prác kvôli smerovým a pozdĺžnym pomerom a financií, viedlo by to stredom Národného parku a tam je nesúhlas ochráncov.

Otázka: 1) Po výstavbe rýchly. cesty R2 budeme odrezaný od lesa a od turistických ciest?

2) Aké veľké má byť odpočívadlo a aká bude jeho vybavenosť?

Odpoveď: 1) Investor stavby je povinný zo zákona zachovať súčasné poľné a lesné cesty, prístupy k pozemkom. 2) Odpočívadlo je navrhnuté veľké ( pre cca 80 vozidiel) s motorestom a prípadnou ČSPH.

Otázka: p. Ambrúš (poslanec OZ): Bude oplotená rýchlostná cesta?

Odpoveď: Áno, rýchlostná cesta R2 bude oplotená v celom úseku.

Otázka: p. Boláček (Jaskyniarsky klub Speleo Rožňava): na úvod uvítal urýchlenie výstavby rýchlostnej cesty R2, upozornil na potrebný monitoring pre jaskyne a na to, že komín tunela sa bude nachádzať pri Jabloneckej priepasti, kde sa našla munícia po II. svetovej vojne, podal návrh na využitie existujúceho železničného tunela ako unikovej chodby aspoň počas výstavby tunela na R2. Je potrebné rešpektovať koridory pre zver.

Odpoveď: Investor stavby zabezpečí potrebný podrobný geologický prieskum zameraný na podzemné priestory a následne počas výstavby a prevádzky monitoring, ktorý je navrhnutý aj v Správe o hodnotení, podrobnejšie postupy výstavby tunela budú zahrnuté v ďalších stupňoch dokumentácie za účasti Správy slovenských jaskýň. V spolupráci s ŠOP boli navrhnuté ekodukty.

p.Gaál (Správa slovenských jaskýň): upozornil, že v záujmovom území sa nachádza Hrušovská jaskyňa a Jablonecká priepasť, ktoré sú NPP, nachádzajú sa tam viaceré druhy netopierov a je to územie Natura 2000.

p.Pisko, majiteľ rodinného domu Slavec č.137, ktorý sa nachádza mimo zastavaného územia obce, tvrdí, že aj po vybudovaní protihlukovej steny dôjde k zvýšeniu negatívnych javov (emisie, vibrácie), navrhuje odkúpiť nehnuteľnosť za tržovo dohodnuté ceny, alebo situáciu riešiť náhradou za postavený rodinný dom.

**Záver:**

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre boli zodpovedané a objasnené.

Záznam z verejného prerokovania v obci Brzotín, konaného dňa 24.11.2009 pre mesto Rožňava a obec Brzotín v sále kultúrneho domu v v obci Brzotín.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s mestom Rožňava a obcou Brzotín zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42088/2009 na deň 24.11.2009 o 16.30.

Verejné prerokovanie uviedol a prítomných pozdravil p. Gášpár, starosta obce Brzotín, v prerokovaní ďalej pokračoval Ing. Čierny, zástupca Národnej diaľničnej spoločnosti a.s., Investičného odboru Prešov. Technické riešenie, správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlili jej spracovatelia Ing. Mahr a RNDr. Palúch z firmy Valbek s.r.o.

Zúčastnení zástupcovia mesta Rožňava a obce Brzotín: starosta obce Brzotín p. Gášpár, zástupkyňa mesta Rožňava: vedúca odboru výstavby a životného prostredia Ing. Dovalová.

Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 16 občanov.

V rámci diskusie vystúpili 4 občania, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

Otázka: p. Gašpár (starosta obce): v správe o hodnotení nie sú spomenuté zdroje pitnej vody pre obec Brzotín, rýchlostná cesta R2 prechádza cez ochranné pásmo vodných zdrojov.

Odpoveď: Pán starosta pošle na NDS, a.s., zakreslené ochranné pásma vodných zdrojov, zapracujú sa do ďalšieho stupňa dokumentácie s návrhom na potrebné opatrenia na ochranu podzemných vôd.

Otázka: Bude umožnený prístup na pozemky poza železnicu (z poľnohospodárskeho družstva najmä pre poľnohospodárske zvieratá popod rýchlostnú cestu R2 na druhú stranu)?

Odpoveď: Investor stavby je povinný zo zákona zachovať súčasné poľné cesty a prístupy k pozemkom, v ďalšom stupni dokumentácie bude podrobnejšie navrhnutý prístup k dotknutým pozemkom.

Otázka: Ako ďaleko od obce Drnava bude prechádzať rýchlostná cesta?

Odpoveď: Od obce Drnava bude modrý variant vzdialený približne 1,5km, fialovo-červený je mimo záujmového územia.

Otázka: Ing. Drahoš (OÚ pre cestnú dopravu a poz. kom. Rožňava): upozornil na chybné uvedenie cestu III/050160, správne má byť III/050156–žel. stanica, III/050157 Jovice-Lipovník

Odpoveď: Ďakujeme za upozornenie, v ďalšom stupni PD bude uvedené správne.

Záznam z verejného prerokovania v obci Lipovník, konaného dňa 24.11.2009 v zasadačke OcÚ v obci Lipovník.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s dotknutou obcou zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42091/2009 na deň 24.11.2009 o 18.30 podľa § 34.

Verejné prerokovanie uviedla a prítomných pozdravila starostka obce p. Jánošdeáková, v prerokovaní ďalej pokračoval Ing. Čierny, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Technické riešenie, správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlili jej spracovatelia Ing. Mahr a RNDr. Palúch z firmy Valbek, s.r.o.

Zúčastnení zástupcovia obce: starostka obce Lipovník p. Mária Jánošdeáková. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 8 občanov.

V rámci diskusie vystúpili 4 občania, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

Otázka: V minulých štúdiách bola navrhnutá protihluková stena (PHS) pri obci. Prečo sa od jej výstavby upustilo?

Odpoveď: V správe o hodnotení bola spracovaná hluková štúdia, v ktorej sa preverovala požiadavka vybudovania PHS, z výsledkov vyšlo, že PHS v tomto úseku nie je potrebná (nebudú prekročené hodnoty hluku v obci), v ďalších stupňoch dokumentácií sa vypracuje ďalšia hluková štúdia a počas výstavby a prevádzky sa bude realizovať monitoring hluku a ak by sa preukázala potreba PHS sa táto vybuduje (ale podľa výpočtov to nie je pravdepodobné).

Otázka: Koľko rúrový bude tunel?

Odpoveď: Tunely budú jednosmerné s dvomi tunelovými rúrami podľa platných noriem a predpisov.

Otázka: Ktorý variant pôjde?

Odpoveď: Variant odporučí Ministerstvo životného prostredia SR v záverečnom stanovisku.

Otázka: Polovica obce má vybudované vlastné studne. Nebude vplyvať na ne rýchlostná cesta R2?

Odpoveď: V správe o hodnotení bola robená štúdia hydrogeologického posúdenia a zhodnotenia vplyvov rýchlostnej cesty R2 na režim podzemných a povrchových vôd. Na studne v obci by výstavba nemala mať vplyv, vplyv nie je možné vylúčiť u prameňov nad obcami Lipovník, Jablonov nad Turňou a Hrušov počas razenia tunela. Z toho dôvodu sa navrhuje podrobný hydrogeologický prieskum a následne monitoring na kvalitu a kvantitu podzemných vôd pred, počas výstavby a za prevádzky. V prípade, že by došlo pri výstavbe k náznakom ovplyvnenia vodných zdrojov budú okamžite robené opatrenia.

**Záver:**

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre boli zodpovedané a objasnené.

*Záznam z verejného prerokovania v obci Hrhov, konaného dňa 25.11.2009 na OčÚ obci Hrhov.*

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s dotknutou obcou zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42043/2009 na deň 25.11.2009 o 15.00 podľa § 34.

Verejné prerokovanie uviedol a prítomných pozdravil starosta obce Ing. Szepesi. Technické riešenie, správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlili jej spracovatelia Ing. Mahr a RNDr. Palúch z firmy Valbek s.r.o.

Zúčastnení zástupcovia obce: starosta obce Hrhov Ing. Árpád Szepesi. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 7 občanov.

V rámci diskusie vystúpil starosta obce a 1 občan, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

Otázka: (starosta obce): Predpokladá sa narušenie vodných zdrojov pri tuneli, robia sa nejaké opatrenia?

Odpoveď: Zo správy o hodnotení vyplýva, že musí byť urobený podrobný hydrogeologický prieskum, na základe toho sa urobia opatrenia, tiež sa navrhuje monitoring na vodné zdroje.

Otázka: (starosta obce): Navrhuje sa ekodukt aj pri Hrhove?

Odpoveď: V tomto záujmovom území sa navrhujú v km 27-30 vybudovať rámový priepust pre obojživelníky a na konci trasy v km 33 ekodukt pre zver.

Otázka: (starosta obce): Bude pre poľnohospodárov zabezpečený prechod z jednej strany rýchlostnej cesty na druhú?

Odpoveď: Investor stavby zabezpečí prístupy k pozemkom a zachová súčasné poľné cesty.

Otázka: (starosta obce): Aká je doba výstavby tunela a kedy sa počíta so začiatkom výstavby?

Odpoveď: V rámci úseku Gombasek – Včeláre je prioritou tunel Sorožka, ktorý bude postavený v úseku Rožňava – Jablonov nad Turňou. Začiatok výstavby je plánovaný na rok 2013, doba výstavby tunela, ktorý bude 2-rúrový, je min. 3,5 roka.

Otázka: (MUDr. Németh): Prečo nebola navrhnutá trasa za Hrhovské rybníky?

Odpoveď: Vo východiskovej environmentálnej štúdii z roku 2004 bol navrhnutý variant aj poza Hrhovské rybníky, avšak z dôvodu zamietavých stanovísk ochranárov a úradov životného prostredia (prechádza v tesnej blízkosti UEV Dolný vrch), z dôvodu vedenia množstva inžinierskych sietí v tomto území a z dôvodu úzkeho hrdla medzi rybníkmi a Dolným vrchom bol tento variant zamietnutý.

Otázka: (MUDr. Németh): Rýchlostná cesta R2 v blízkosti obce Hrhov prinesie hluk, bude navrhnutá protihluková stena (PHS)?

**Odpoveď:** V správe o hodnotení bola spracovaná hluková štúdia, v ktorej bolo zistené, že v obci Hrhov nebudú prekročené prípustné úrovne hluku od dopravy rýchlych ciest R2, v ďalších stupňoch dokumentácií sa vypracuje ďalšia podrobná hluková štúdia a počas výstavby a prevádzky sa bude realizovať monitoring hluku. Taktiež sa budú navrhovať opatrenia proti vetru, napr. vo forme zemného valu, ktorý môže časť hluku zachytiť.

**Záver:**

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre boli zodpovedané a objasnené.

**Záznam z verejného prerokovania v obci Jablonov nad Turňou, konaného dňa 25.11.2009 v kultúrnom dome v obci Jablonov nad Turňou.**

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s dotknutou obcou zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42060/2009 na deň 25.11.2009 o 16.45 podľa § 34.

Verejné prerokovanie uviedol a prítomných pozdravil starosta obce p. Hric. Technické riešenie, správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlili jej spracovatelia Ing. Mahr a RNDr. Palúch z firmy Valbek, s.r.o.

Zúčastnení zástupcovia obce: starosta obce Jablonov nad Turňou p. Pavel Hric. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 11 občanov.

V rámci diskusie vystúpili občania obce, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

**Otázka:** (starosta obce): Zasiahne výstavba rýchlostnej cesty R2 vodný zdroj?

**Odpoveď:** Zo správy o hodnotení vyplýva, že musí byť urobený podrobný hydrogeologický prieskum, na základe toho sa urobia opatrenia, navrhuje sa monitoring na vodné zdroje. Rýchlostná cesta R2 bude v celom úseku odkanalizovaná.

**Otázka:** Navrhuje sa protihluková stena? Aká bude dlhá? V obci sa plánuje IBV, žiadame predĺžiť protihlukovú stenu.

**Odpoveď:** V správe o hodnotení bola spracovaná hluková štúdia, v ktorej bolo zistené, že prognózované hladiny hluku od dopravy v noci sú prekročené a bola navrhnutá protihluková clona, pre presné určenie dĺžky protihlukovej steny je potrebné, aby starosta obce zaslal NDS a.s. presný návrh IBV v súradniciach tak, aby bolo možné v ďalšom stupni PD upresniť dĺžku PHS.

**Otázka:** Aká je doba výstavby tunela a kedy sa počíta so začiatkom výstavby?

**Odpoveď:** V rámci úseku Gombasek – Včeláre je prioritou tunel Sorožka, ktorý bude postavený v úseku Rožňava – Jablonov nad Turňou. Začiatok výstavby je plánovaný na rok 2013, doba výstavby tunela, ktorý bude 2-rúrový, je min. 3,5 roka.

**Otázka:** (p. Boros, Jablonov n/Turňou) Požaduje zväčšiť oblúk a tým vzdialenosť rýchlostnej cesty od obce.

**Odpoveď:** Odsun rýchlostnej cesty ďalej od obce nie je možný z dôvodu smerového vedenia trasy a z dôvodu veľkého množstva inžinierskych sietí v dotknutom území.

**Otázka:** (p. Baltová, Jablonov n/Turňou) Žiada predĺžiť protihlukovú stenu.

**Odpoveď:** Konečná dĺžka bude stanovená v ďalšom stupni dokumentácie, kde bude navrhnutá podrobná hluková štúdia. Počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty sa bude realizovať monitoring hluku.

**Záver:**

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre boli zodpovedané a objasnené.

**Písomné pripomienky občanov:**

Jarmila Gyarmatkyová

Pri umožnení nahliadnutia do pripravovanej dokumentácie R2 Gombasek – Včeláre, doporučujem zohľadniť obchvat obce riešiť čím ďalej od obce. Hlukovú zábranu riešiť v celom úseku v katastri obce Jablonov.

Štefan Pogányi

Som za modrý variant.

Géza Kardoš, Jablonov n/ Turňov č. 195

R2 navrhujem riešiť v 0-vej alternatíve.

Záznam z verejného prerokovania v obci Krásnohorská Dlhá Lúka, Jovice a Krásnohorské Podhradie, konaného dňa 25.11.2009 v kultúrnom dome v obci Krásnohorská Dlhá Lúka.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Národná diaľničná spoločnosť s obcami Krásnohorská Dlhá Lúka, Jovice a Krásnohorské Podhradie zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou pod č.:3630/42073/2009 na deň 25.11.2009 o 18.30.

Verejné prerokovanie uviedol a prítomných pozdravil p. Gabriel Klárik, starosta obce Krásnohorská Dlhá Lúka. Technické riešenie, správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlili jej spracovatelia Ing. Mahr a RNDr. Palúch z firmy Valbek, s.r.o.

Zúčastnení zástupcovia obcí: starosta obce Krásnohorská Dlhá Lúka p. Klárik, starosta obce Jovice p. Barci, starosta obce Krásnohorské Podhradie p. Szarka. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 35 občanov.

V rámci diskusie vystúpili občania, ktorí mali nasledovné okruhy otázok:

Otázka: Kde budú najbližšie križovatky? Ako bude napojená obec?

Odpoveď: Najbližšie mimoúrovňové križovatky budú „Rožňava“ a „Lipovník“. Z nich sa zide na cestu I/50 a z nej na III/050157 do obce Krásnohorská Dlhá Lúka.

Otázka: Aký je ďalší postup? Kedy sa rozhodne o variante?

Odpoveď: Z verejného prerokovania sa spíše záznam, odošle sa aj so stanoviskom obce na Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP), spracuje sa posudok a MŽP vydá záverečné stanovisko, v ktorom je odporúčaný variant. Počítame s jeho vydaním v 01-02/2010.

Otázka: Zamestná investor NDS a.s. aj ľudí z regiónu?

Odpoveď: Je to záležitosť zhotoviteľa stavby, pri veľkých stavbách je zvykom spolupracovať so subdodávateľmi, vtedy sa môže uplatniť aj firma z regiónu.

Otázka: (p. Szarka, starosta Krásnohorské Podhradie): Počíta sa s označením kultúrnych pamiatok na rýchlostnej ceste, žiadame ich vyznačenie?

Odpoveď: Áno. V stupni dokumentácie pre stavebné povolenie budú vo výkresoch dopravného značenia aj dopravné značky pre významné kultúrne pamiatky a turistické atrakcie (podľa TP 01/2008 Označovanie kultúrnych a turistických cieľov na poz. komun.)

Otázka: (p. Szarka, starosta Krásnohorské Podhradie): Na k.ú. týchto obcí je dostatok zveri, ako bude riešené sťahovanie živočíchov?

Odpoveď: Rýchlostná cesta bude oplotená v celom úseku, migrácia živočíchov bude riešená popod mostnými objektmi alebo tzv. ekoduktmí (nadchodmi pre zver).

Otázka: (p. Barci, starosta Jovice): Kedy sa plánuje majetko-právne vysporiadanie pozemkov?

Odpoveď: MPV sa plánuje 1-2 roky pred realizáciou stavby.

**Záver:**

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre boli zodpovedané a objasnené.

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

V zákonom stanovenej lehote boli zaslané tieto stanoviská:

**Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií SR – sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list zo dňa 2.11.2009, č.j. 01826/2009-SCDPK/43571)

K predloženému záverečnému zhmutiu správy o hodnotení činnosti. Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre nemá pripomienky. Akceptuje odporúčanie spracovateľa predloženej správy o hodnotení, ktoré je uvedené v časti V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu.

Po vyhodnotení variantov na základe hodnotovej analýzy súhlasí s vedením trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Gombasek - Včeláre podľa variantu fialovo – ružového.

**Mesto Rožňava** (list zo dňa 27.11.2009, č.j. 30545/09, 4.11.2009, č.j. 2009/01579-02)

Mesto Rožňava k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Z vyhodnotenia variantov podľa hodnotovej analýzy je výhodnejší variant fialovo-ružový ako variant modrý. Rozdiel predpokladaných vplyvov v jednotlivých kritériách je malý, pri niektorých kritériách je vplyv porovnateľný. Variant fialovo-ružový je výhodnejší z hľadiska nákladov na výstavbu a ekonomickej návratnosti a preto ho tiež odporúča.

**Obec Slavec** (list zo dňa 30.11.2009, č.j. 1123/1/2009)

Obec navrhuje fialovú variantu, tak ako to už niekoľkokrát navrhla. Nesúhlasí s vybudovaním odpočívadla. Uznesením č. 56/2007 obecné zastupiteľstvo prijalo nasledovné uznesenie: Obecné zastupiteľstvo v Slavci neschvaľuje umiestnenie plánovaného odpočívadla na rýchlostnej ceste R2 Gombasek - Včeláre v 1,0 km v k.ú. obce Slavec. V plnom rozsahu navrhuje akceptovať pripomienky obyvateľov:

- Ján Pisko s manželkou, Slavec 137 zo dňa 23.11.2009
- Ing. Pavol Michalko a MUDr. Eva Micháľková, Slavec 142 a Gabriel Beer, Páterova 56, 048 01 Rožňava zo dňa 21.11.2009.

S ich pripomienkami obec Slavec súhlasí.

**Obec Brzotín** (list zo dňa 24.11.2009, č.j. 989/2009)

Na základe porovnania týchto dvoch variantov odporúča fialovo-ružový variant, ktorý je najvýhodnejší a je zapracovaný aj do územného plánu obce Brzotín. Súhlasí, aby na základe aktualizácie dopravných podkladov a geodetického zamerania v rámci ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie sa spracovala hluková štúdia pre fialovo-ružový variant aj s návrhom protihlukových opatrení. Zároveň žiada aj vypracovanie správy o vplyve výstavby a následne aj prevádzky rýchlostnej cesty R 2 na zdroj pitnej vody vrt R-12C, ktorý slúži ako zdroj pitnej vody pre spoločný vodovod, ktorý bude zásobovať 5 okolitých obcí. V správe je nesprávne uvedený dátum schválenia uznesenia OZ nie 30.11.2008 ale 10.10.2008.

**Obec Jablonov nad Turňou** (list zo dňa 1.12.2009, č.j. 811/2009)

Obec Jablonov nad Turňou zaslala nasledovné stanovisko:

- odporúča fialovo- ružový variant
- žiada zohľadniť rozvojové zámery obce v celom úseku katastri obce Jablonov nad Turňou
- žiada zohľadniť a ponechať výstavbu záhradkárskych chát
- posúdiť očakávané negatívne vplyvy na podzemné vody, na zdravotný stav obyvateľov obce, záhradkárske lokality počas výstavby ako aj počas prevádzky tejto rýchlostnej cesty R2
- obec Jablonov nad Turňou v navrhovanej časti tunela má vodný zdroj na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou a ako aj zachovanie ďalších vodných zdrojov
- brať ohľad na znečisťovanie životného prostredia ako aj nadmernej hlukovej záťaži počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie. Navrhujeme zriadiť protihlukové opatrenia na celom úseku obchvatu v katastri obce
- počas výstavby doriešiť vhodné prístupové cesty k záhradkárskym lokalitám
- riešiť možné prechody pre zver a živočíchy v celom úseku katastra
- skládky zemníkov a stavebných sutí navrhuje mimo obec a záhradkárskych lokalít
- využívanie prístupových ciest ako MK a účelových komunikácií, žiada počas výstavby pred zahájením predjednať s vlastníkmi.

**Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia vôd** (list zo dňa 2.11.2009, č.j. 50825/2009)

Z vecnej pôsobnosti Sekcie vôd k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti nemá pripomienky. Pri realizácii výstavby a samotnej prevádzky predmetnej stavby žiada zrealizovať také technické opatrenia, aby sa predišlo znehodnoteniu kvalitatívnych parametrov

vodárensky využívaných vodných zdrojov. Týmto nevyhnutnými technickými opatreniami podmieňuje samotnú existenciu Rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Včeláre.

**Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody a krajiny** (list zo dňa 24.11.2009, č.j. 2133/2009-2.1)

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

Štruktúra správy o hodnotení zodpovedá štruktúre uvedenej v zákone o posudzovaní vplyvov prílohe č. 11, jej obsah celkom nezodpovedá názvom kapitol. Časti týkajúce sa ochrany prírody a krajiny (vrátane vplyvov) sú prevzaté z internetovej stránky ŠOP SR bez ich prispôbenia dotknutému územiu a činnosti. Identifikácia predpokladaných vplyvov je veľmi stručná. V kap. C II. 7 Fauna a flóra je všeobecná charakteristika fauny a flóry Slovenského krasu, a nie fauna a flóra dotknutého územia; v charakteristike biotopov sú vymenované biotopy, ktoré sú predmetom ochrany okolitých území siete Náture 2000, ale bez ich charakteristiky a tiež nie sú uvedené dotknuté biotopy. V nadpise avizované migračné koridory živočíchov v kapitole chýbajú. V kap. C II. 9 Chránené územia sú tieto prebraté bez uvedenia a zhodnotenia ich vzťahu k navrhovanej ceste.

MŽP SR, sekcia ochrany prírody a krajiny, považuje za potrebné dodržať nasledovné podmienky :

1. Pokladá za nevyhnutné vykonať prieskum migrácie živočíchov a na základe zistených poznatkov spresniť lokalizáciu a technické riešenie jednotlivých prechodov (požiadavka nebola akceptovaná)
2. Navrhuje vybudovanie nasledovných ekoduktov a prechodov pre zver a pre obojživelníky:  
v km 6 -7 vybudovať prechod pre migráciu obojživelníkov, v spodnej časti oplotenia použiť materiál, ktorý by bránil prenikaniu obojživelníkov (čiastočne akceptovaná požiadavka) - jeden priepust nestačí, v úseku treba vytvoriť aspoň 10 priepustov;  
v km 27-30 vybudovať prechody pre obojživelníky (priepusty a znepriechodnenie spodnej časti oplotenia), je tu aktívny obojsmerný prechod obojživelníkov (čiastočne akceptovaná požiadavka) - jeden priepust nestačí, v úseku treba vytvoriť najmenej 30 priepustov;  
v modrom variante odporúčame navrhnuť mimoúrovňovú križovatku Lipovník na inom mieste, pretože je plánovaná priamo v migračnej trase zveri (v súčasnosti je tam značka Pozor zver!) a umožniť prechod zveri na tomto mieste ekoduktom (neakceptovaná požiadavka)
3. Pre výstavbu ekoduktov platia určité podmienky - šírka, prostredie, spôsoby navádzania zveri a iné. V spodnej časti oplotenia odporúčame použiť hustejšie pletivo, ktoré zabráni prechodu menších živočíchov. Medzi špecifické požiadavky navrhujeme zaradiť samostatnú časť, ktorá sa bude venovať tejto problematike vrátane grafického zobrazenia (neakceptovaná požiadavka).  
Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je prijateľnejší fialovo-ružový variant. Ak by bol v záverečnom stanovisku vybraný ako optimálny modrý variant, odporúča premiestniť mimoúrovňovú križovatku Lipovník mimo migračnej trasy zveri.
4. Najneskôr v dokumentácii pre územné rozhodnutie treba priložiť riešenie vyššie uvedených požiadaviek na umožnenie bezkolízneho prechodu obojživelníkov, ktoré boli v správe o hodnotení riešené len čiastočne. Umiestnenie, technické riešenie a počet priepustov odporúča konzultovať so Správou NP Slovenský kras.

**Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor geologického práva a zmluvných vzťahov** (list zo dňa 20.11.2009, č.j. 56579/2009)

Odbor geologického práva a zmluvných vzťahov nemá z hľadiska celkovej koncepcie, ani z hľadiska odporúčaného fialovo-ružového variantu námietky voči predloženému materiálu. Upozorňuje, že podľa § 31 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, správa o hodnotení musí obsahovať rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 11 zákona, čo spracovateľ v kapitolách C.IV. a C.V. nedodrжал.

Predložené pripomienky a odporúčania sa vzťahujú k obsahovému a formálnemu spracovaniu kapitol, ktoré riešia geologickú problematiku:

1. V kap. C.II.2. (Geologické pomery) odporúčame doplniť:



- charakteristiku jednotlivých litostratigrafických jednotiek územia,
  - výsek geologickej mapy v M 1 : 50 000,
  - geologické rezy v trase oboch tunelových variantov.
2. V kapitole C.IV. (Opatrenia navrhnuté na prevenciu...) požaduje do organizačných a prevádzkových opatrení doplniť realizáciu ložiskového geologického prieskumu na zistenie možnosti výskytu jaskýň, ich možného priebehu, rozsahu a viazanosti na štruktúry, zloženie horninového prostredia a skúmanie podmienok stability jaskynných a iných podzemných priestorov v etape vyhľadávacieho prieskumu.
  3. V prílohe „Hydrogeologické posúdenie a zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na režim podzemných a povrchových vôd“, v kap. „Návrh opatrení pred výstavbou“, doplniť časový harmonogram monitoringu (s uvedením akú dlhú dobu pred začiatkom výstavby sa odporúča monitoring uvádzaných prameňov).

*Formálne pripomienky:*

1. V celom texte správy a v grafických prílohách zjednotiť názov tunela Soroška (nie Sorožka).
2. Zoznam ložísk nerastných surovín uvádzaných na str. 54 nie je aktuálny, zásoby niektorých ložísk už boli odpísané, pri nerastoch je potrebné definovať ich druh, aby bolo zrejmé, ktoré sú ložiská stavebného kameňa. Odporúčame uvádzať údaje podľa Bilancie zásob výhradných ložísk SR so stavom k 01.01.2009 a podľa Evidencie ložísk nevyhradených nerastov SR so stavom k 01.01.2009.
3. V kapitole C.III.8. (Starostlivosť o nerastné bohatstvo a horninové prostredie) doplniť na str. 158 nasledovné všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa horninového prostredia, povrchových a podzemných vôd, reliéfu, geodynamických javov a podzemných priestorov:
  - zákon č. 569/2007 Z.z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov,
  - vyhláška MŽP SR č. 51/2008, ktorou sa vykonáva geologický zákon.

**Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel** (list zo dňa 29.10.2009, č.j. 28532-4/2009-IKŽ)

Navrhované variantné trasovanie rýchlostnej cesty spracované v predloženej správe o hodnotení R2 Gombasek - Včeláre nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem prírodných liečivých zdrojov, prírodných minerálnych zdrojov a žiadnych území klimatických podmienok vhodných na liečenie. Na základe vyššie uvedených skutočností Ministerstvo zdravotníctva SR -Inšpektorát kúpeľov a žriediel podľa § 40 zákona č. 538/2005 Z. z. nie je v predmetnej veci dotknutým orgánom

**Ministerstvo obrany SR – sekcia kvality majetku a infraštruktúry, odbor infraštruktúry a prevádzky** (list zo dňa 28.10.2009, č.j. SEMal-73-368/2009)

K predloženej správe o hodnotení nemá Ministerstvo obrany SR žiadne pripomienky.

**Ministerstvo kultúry SR, sekcia kultúrneho dedičstva** (list zo dňa 29.10.2009)

Oznamuje, že k tomuto nemá pripomienky. Súčasne upozorňuje, že spis na posúdenie zaslali aj na Krajský pamiatkový úrad v Košiciach, Hlavná 25, 040 01 Košice.

**Úrad Košického samosprávneho kraja** (list zo dňa 3.12.2009, č.j.850/2009-RU15/38102)

Úrad KSK súhlasí so správou o hodnotení a navrhuje realizáciu činnosti v predloženej fialovo-ružovom variante.

**Krajský úrad životného prostredia Košice**(list zo dňa 9.12.2009, č.j. 2009/00836)

Za úsek ochrany prírody a krajiny

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny súhlasí so zapracovaním a následnou realizáciou navrhovaných ekoduktov, zároveň však má k textovej časti správy ohodnotení nasledovné pripomienky:

1. V texte je nedostatočne opísaný vplyv navrhovanej činnosti na scenériu krajiny, je potrebné doplniť vplyv na minimálne dva úseky a to pred zaústěním tunela v k.ú. Lipovník a v mieste jeho

vyústenia a napojenia na cestu I/50 v k.ú. Jablonov nad Turňou, kde tento vplyv bude najcitelnejší - z časti bola pripomienka akceptovaná, chýba však opis opatrení v miestach tunelových portálov, ktoré sa nachádzajú na území ochranného pásma NP Slovenský kras.

2. Medzi 6. až 7. km. navrhuje vybudovať biokoridor pre migráciu obojživelníkov, vybudovanie priepustov a v spodnej časti oplotenia použiť geotextíliu, alebo iný materiál, ktorý by zabráňoval prenikaniu obojživelníkov - v správe o hodnotení sa uvádza: „v km. 6-7 vybudovať rámový priepust o minimálnych rozmeroch 150 x 150 cm.“ Vybudovanie jedného priepustu na dĺžke 1 km je nedostačujúce, požadujeme vybudovanie minimálne 10 priepustov.
3. V prípade realizácie modrého variantu, vybudovanie mimo úrovňovej križovatky Lipovník je plánované presne v koridore ktorý aktívne využíva k migrácii zver. V súčasnosti je tam osadená značka pozor zver. Riešenie tejto križovatky je potrebné riešiť inak, na inom mieste -pripomienka nebola akceptovaná.
4. V úseku 27 - 30 km vybudovať biokoridor pre obojživelníky vybudovanie priepustov a v spodnej časti oplotenia použiť fóliu, alebo iný materiál, ktorý by zabráňoval prenikaniu obojživelníkov. V tejto časti je aktívny obojsmerný prechod obojživelníkov.“ Vybudovanie jedného priepustu na dĺžke 3 km je nedostačujúce, požaduje v celom posudzovanom úseku vybudovanie minimálne 30 priepustov.

Z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny konštatuje, že predložená správa o hodnotení navrhovanej činnosti vystihuje reálne prírodné pomery dotknutého územia vo vzťahu k riešenej problematike. Po doplnení chýbajúcich častí, najmä časti týkajúcej sa technického riešenia prechodov pre zver a akceptovaní vybudovania väčšieho počtu priepustov pre obojživelníky, je možné s pohľadu ochrany prírody a krajiny správu o hodnotení považovať za dostatočnú.

V celom úseku navrhovanej trasy R2 je potrebné rešpektovať zákon o ochrane prírody a krajiny a existenciu priamo a nepriamo dotknutých chránených území tzn. Národný park Slovenský kras, NPR Brzotínske skaly a NPR Hrušovská lesostep, ÚEV Brzotínske skaly, a ÚEV Slaná, ako aj prítomnosť podzemných krasových javov - NPP Hrušovská jaskyňa, PP Lipovnícka priepasť, PP Jablonovská priepasť.

#### Za úsek štátnej vodnej správy

V rámci stavby navrhovanej komunikácie sú plánované nasledovné vodné stavby a činnosti:

Výstavba kanalizácie rýchlostnej cesty (delená podľa vyššie uvedených variantov), vody z vozovky budú odvedené do pozdĺžnych betónových rigolov a uličných vpustov do kanalizácie rýchlostnej cesty cez odlučovače ropných látok (s max. hodnotou RL < 0,1 mg.l<sup>-1</sup>) s koalescenčnými filtrami a po prečistení budú prečerpávané, resp. gravitačne vypustené do príslušných tokov. V niektorých úsekoch nie je možné vypúšťanie prečistených povrchových vôd do toku, preto sú navrhované vsakovacie kanály. Úpravy/preložky existujúcej kanalizácie - sa navrhujú vo variante fialovo-ružový v celkovej dĺžke 132 m, modrý v celovej dĺžke 79 m.

Preložky a úpravy vodovodov - sa navrhujú vo variante fialovo-ružový a modrý v celkovej dĺžke 2519 m, (zmena oproti zámeru).

Preložky a úpravy vodných tokov - nie sú navrhované.

Trasou vybraného koridoru sú križované vodohospodársky významné vodné toky Slaná, Čremošná, Rožňavský potok, Turňa, prechádza OP II. a III. stupňa prírodných zdrojov minerálnych a stolových vôd v Tornali, dotknuté sú OP VZ pre obce Silica, Jablonov nad Turňou, Hrušov a OP VZ Rožňavského skupinového vodovodu, trasa je na kontakte s CHVO Horný vrch a Plešivecká planina. V rámci ochrany vodných zdrojov sa navrhuje podrobne zhodnotiť HG - pomery a možné riziká znečistenia alebo zhoršenia kvality vôd alebo ovplyvnenie kvality a výdatnosti vodných zdrojov.

Stavba so dotýka vodných plôch Brzotínsky rybník, Hrušovský potok, Hrhovské rybníky, CHVO - Slovenský kras - Horný vrch a Plešivecká planina, zvláštny dôraz sa bude klásť na opatrenia pre obmedzenie negatívneho zásahu do režimu podzemných vôd pri razení tunelov Plešivec a Soroška a ochranu vodného zdroja Eveteš, STG K.S2 (Hrušovská vyvieracia).

Priame vplyvy na vodné zdroje sa predpokladajú pri oboch variantoch v km 20,0 pri variante ružovo-fialová a v km 22 modrého variantu, navrhuje sa preto vykonať Hg – prieskum

zameraný na drenážny účinok a ovplyvnenie režimu kvality podzemných vôd najmä v úsekoch tunelov.

Správa navrhuje vykonať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum (Hg), samostatný HG - prieskum pre návrh vsakovacích priekop, HG - prieskum v pre určenie podmienok ochrany podzemných vôd v krasovom území tunelového úseku.

1. Na str. 24 sú v tabuľkách preložiek vodovodov je pre variant fialovo-ružový aj modrý uvedené rovnaké číselné údaje, pritom v zámere boli pre modrú variantu uvádzané preložky v celkovej dĺžke 79 m a nie 132 m, ako je to v predloženej správe.

Podľa dostupných podkladov dlhodobého rozvoja vodného hospodárstva v povodí rieky Bodva (HEP, Generel ochrany a racionálneho využívania vôd, r. 2002) sa na posudzovanom území v záujmovom priestore umiestnenia stavby nenavrhuje vybudovanie nových zdrojov pitnej vody ani vodných nádrží pre iné účely.

Z hľadiska štátnej vodnej správy odporúčame predloženú správu o hodnotení schváliť vo variante fialovo-ružovom.

#### Za úsek odpadového hospodárstva

K predloženej správe ohodnotení nemá z hľadiska odpadového hospodárstva pripomienky, upozorňuje však na potrebu preskúmania celej navrhovanej trasy rýchlostnej cesty z hľadiska, či sa tam nevyskytujú nelegálne skládky odpadov. Môže sa vyskytnúť aj prípad, že až počas výstavby pri terénnych prácach bude zistená stará nelegálna skládka odpadu ukrytá pod vrstvou zeminy, ktorá sa v súčasnosti nedá zistiť. V oboch prípadoch je potrebné s týmito odpadmi nakladať v súlade s platnou legislatívou.

#### Za úsek ochrany ovzdušia

Počas výstavby budú zdrojmi znečistenia ovzdušia najmä stavebné mechanizmy a doprava na samotnom stavenisku cesty. Počas prevádzky bude rýchlostná cesta predstavovať najmä líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia s predloženou správou o hodnotení súhlasí bez pripomienok.

#### Záver:

Krajský úrad životného prostredia Košice po preštudovaní predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu a po zvážení jednotlivých variantov navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včelaře“ z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny, štátnej vodnej správy, štátnej správy odpadového hospodárstva a štátnej správy ochrany ovzdušia súhlasí so správou o hodnotení a žiada akceptovať uvedené pripomienky. Odporúča realizovať fialovo-ružový variant.

**Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Košice** (list zo dňa 11.11.2009, č.j. 2009/01833-2)

Odporúča fialovo - ružový variant, najmä z dôvodu skvalitnenia podmienok celkovej dopravy, zvýšenia plynulosti, rýchlosti a bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky a neposlednom rade aj ekonomickej náročnosti.

**Krajský pamiatkový úrad Košice** (list zo dňa 23.11.2009, č.j. KE-09/51-06/6908/KA)

Krajský pamiatkový úrad Košice súhlasí s predloženou správou bez námietok.

**Obvodný úrad životného prost. Rožňava** (list zo dňa 29.10.2009, č.j. ŠSOO 2009/ 1007)

K správe o hodnotení z hľadiska ochrany ovzdušia nemá pripomienky - navrhuje variant fialovo-ružový.

**Obvodný úrad životného prostredia Rožňava** (list zo dňa 11.11.2009, č.j. 2009/01058)

*orgán štátnej správy ochrany vôd -*

Súhlasí s vypracovaním fialovo - ružového variantu s dôrazom na nasledovné:

1. Pri križovaní vodných tokov, na všestrannú ochranu povrchových a podzemných vôd použiť najlepšie dostupné technológie a technické riešenia (vodné toky, ochranné pásma vodných zdrojov).
2. Predchádzať znečisťovaniu vôd počas výstavby i prevádzky.
3. Realizovať kvalitný podrobný geologický a hydrogeologický prieskum z dôvodu možného zásahu do režimu podzemných vôd pri razení tunela Soroška a tým i ovplyvnenia výdatnosti využívaných vodných zdrojov počas výstavby i prevádzky.
4. Realizovať opatrenia na ochranu podzemných vôd.
5. Pri riešení mostov a výpustov zohľadniť požiadavky protipovodňovej ochrany.

*orgán štátnej správy ochrany ovzdušia:*

V katastrálnom území Slavec sa nachádza prevádzkovateľ veľkého zdroja znečisťovania ovzdušia - závod Carmeuse Slovakia, a.s. - výroba vápna. Znečisťovanie ovzdušia je ovplyvňované mobilnými zdrojmi znečisťovania ovzdušia (automobilová a nákladná doprava). Nárast dopravy spôsobuje zvyšovanie celoplošnej zaťaženia cestných komunikácií a výrazne narastá množstvo emisií z výfukových plynov. Z hľadiska ochrany ovzdušia k preloženému zámeru nemá pripomienky. Navrhuje riešiť variant fialovo-ružový.

*orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny:*

Z navrhovaných alternatívnych riešení umiestnenia rýchlostnej cesty považuje z hľadiska ochrany prírody a krajiny ako najpriateľnejší variant fialovo-ružový. K správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

1. V časti III. a bode 10. správy o hodnotení vplyvov akcie na územný systém ekologickej stability zhotoviteľ uvádza návrh riešenia biokoridorov pre migráciu živočíchov. Súhlasí s riešením ekologických mostov navrhovaných v správe o hodnotení a to tak, aby najužšia časť ekologického mostu mala min. 60 m. V ďalších častiach procesu požaduje detailnejšie rozpracovanie technického riešenia ekologických mostov.
2. V rámci riešenia rámových priepustov požaduje v km 6 - 7 miesto jedného rámového priepustu vybudovať 10 rámových priepustov o rovnakých rozmeroch. Tieto miesta sú najkritickejšie z hľadiska migrácie obojživelníkov a menších cicavcov, vrátane vydry riečnej.
3. V prípade osadzovania protihlukových stien z bezpečnostného skla je tieto potrebné vybaviť siluetami letiacich dravcov, ktoré slúžia ako ochrana proti nárazom letiacich vtákov, príp. je možné riešiť tieto steny farebne alebo v rôznych dekoráciách.
4. Pri riešení projektu náhradnej výsadby za vyrúbané dreviny a kry je potrebné dbať na výber druhov pôvodných drevín a krov a ich variet, ktoré nesplňujú a nehybridizujú s pôvodnými domácimi druhmi.

*orgán štátnej správy odpadového hospodárstva:*

V čase výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty bude produkovaný odpad zaradený podľa vyhl. MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov, do kategórie nebezpečných a ostatných odpadov. V priestore stavby sa nepočíta s recykláciou vybúraného materiálu. Práce spojené s nakladaním s odpadom budú zabezpečené dodávateľsky na zmluvnom základe s oprávnenými osobami. K predloženému zámeru z hľadiska odpadového hospodárstva nemá zásadné pripomienky. Odporúča ďalej riešiť variant fialovo-ružový.

### **Záver**

Po preštudovaní predloženej správy ohodnotení dáva súhlasné stanovisko. Odporúča ďalej riešiť variant fialovo-ružový pri dodržaní uvedených požiadaviek a pripomienok.

**Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Rožňava** (list zo dňa 4.11.2009, č.j. 2009/01579-02)

Zaujal nasledovné stanovisko:

Nemá pripomienky k umiestneniu danej stavby.

- Vzhľadom na predchádzajúce vyjadrenia z 15.08.2007 č.s. 2007/01136, z 29.12.2008 č.s. 2008/02205 úrad v podstate nemení stanovisko.

- Odporúča variant fialovo - ružový z dôvodu poznania pozemných komunikácií v okrese Rožňava, nielen ciest I. triedy, ale i II. a III. triedy a ich napojenie a prekládky.
- Opätovne upozorňuje, že požadovaná preložka cesty HI/050156 Rožňava je príjazdová cesta na železničnú stanicu a cesta III/050157 je cesta smer Jovice - Lipovník (v správe je nesprávne uvádzaná cesta HI/050160). Cesta HI/050160 je cesta Lipovník - Borka.
- Variant fialovo - ružový zabezpečuje i oblasť dostatočnej ochrany vodohospodársky chránených území.

**Obvodný banský úrad Košice** (list zo dňa 4.11. 2009, č.j. 477-3213/2009)

Z predložených mapových podkladov je zrejmé, že umiestnením predmetnej stavby v okrese Košice-okolie nebudú dotknuté záujmy ochrany a využívania nerastného bohatstva (zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov).

Vzhľadom na túto skutočnosť tunajší úrad k predloženej správe o hodnotení predmetnej stavby nemá pripomienky a so zriadením plánovanej stavby v okrese Košice-okolie súhlasí.

**Obvodný lesný úrad Rožňava** (list zo dňa 29.10.2009, č.j. 2009/00425-02)

Obvodný lesný úrad v Rožňave súhlasí s navrhnutým riešením a k realizácii odporúča variant fialovo - ružový pri dodržaní nasledovných podmienok :

- dodržať ustanovenia § 5 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov, ktorý ustanovuje zásady ochrany lesných pozemkov,
- v nevyhnutných a odôvodnených prípadoch príslušný orgán štátnej správy lesného hospodárstva podľa § 7 ods. 1 zákona NR SR č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov rozhodne na základe žiadosti obstarávateľa o trvalom, dočasnom vyňatí lesných pozemkov, prípadne o obmedzení využívania lesných pozemkov,
- v prípade potreby - v súlade s § 31 ods. 6 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov: „môže orgán štátnej správy lesného hospodárstva po písomnom súhlase vlastníka, alebo správcu lesných pozemkov povoliť výnimku zo zákazu uvedeného v odseku 1. písm. a) až h).“

**Úrad pre reguláciu železničnej dopravy - sekcia špeciálneho stavebného úradu pracovisko Košice** (list zo dňa 16.11.2009, č.j. 1640/2009/S4-V-Go)

ÚRŽD konštatuje, že z hľadiska ochrany životného prostredia nie sú dotknuté záujmy hájené tunajším stavebným úradom, uvedenú správu berie na vedomie bez pripomienok.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Rožňava** (list č. 2009/01610-2-772-215 zo dňa 16. 11.2009)

Požaduje v ďalšom stupni realizačného projektu

- zhodnotiť riziká znečistenia podzemných vôd, zhoršenia ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívania vodných zdrojov jednak počas výstavby tunela, ako aj počas prevádzky a predložiť na RÚVZ navrhované opatrenia, ktoré tieto riziká eliminujú,
- dokladovať, že pri výstavbe rýchlostnej cesty nedôjde k zásahu do plynulého zásobovania obyvateľstva pitnou vodou.

**Štátna ochrana prírody SR, Banská Bystrica** (list zo dňa 19.11.2009, č.j. ŠOP SR/2822/09)

V dotknutom území platí prvý, druhý a tretí stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Dotknuté územie je súčasťou Národného parku Slovenský kras a jeho ochranného pásma, chráneného vtáčieho územia Slovenský kras a územia európskeho významu Slaná.

Štruktúra správy ohodnotení formálne zodpovedá štruktúre uvedenej v prílohe č. 11 k zákonu o posudzovaní vplyvov, jej obsah celkom nezodpovedá uvedeným názvom kapitol.

Časti týkajúce sa ochrany prírody a krajiny (vrátane vplyvov) sú prevzaté z internetovej stránky ŠOP SR bez ich akéhokoľvek prispôbenia dotknutému územiu a činnosti, neboli vypracované žiadne prieskumy. Identifikácia predpokladaných vplyvov je nedostatočná.

V kap. C II. 7 Fauna a flóra je všeobecne charakterizovaná flóra a fauna Slovenského krasu, ale nie flóra a fauna dotknutého územia; v charakteristike biotopov sú vymenované biotopy, ktoré sú predmetom ochrany okolitých území siete Náture 2000, ale bez ich charakteristiky, tiež nie sú uvedené dotknuté biotopy; absentujú v názve kapitoly avizované migračné koridory živočíchov.

V kap. C II. 9 Chránené územia sú tieto prebraté bez uvedenia a zhodnotenia ich vzťahu k navrhovanej ceste. Niektoré uvedené chránené územia sú bez predpokladu ich ovplyvnenia (CHVÚ Volovské vrchy, Buk lesný v Rožňave).

Pokladá za nevyhnutné vykonať prieskum migrácie živočíchov a na základe zistených poznatkov spresniť lokalizáciu a technické riešenie jednotlivých prechodov.

Na základe ich pozorovaní navrhuje vybudovanie nasledovných ekoduktov a prechodov pre zver a pre obojživelníky:

- v km 6-7 vybudovať prechod pre migráciu obojživelníkov, v spodnej časti oplotenia použiť materiál, ktorý by bránil prenikaniu obojživelníkov - jeden priepust nestačí, v úseku treba vytvoriť najmenej 10 priepustov;

- v modrom variante odporúča navrhnúť mimoúrovňovú križovatku Lipovník na inom mieste, pretože je plánovaná priamo v migračnej trase zveri (v súčasnosti je tam značka Pozor zver!) a umožniť prechod zveri na tomto mieste ekoduktom;

- v km 27-30 vybudovať prechody pre obojživelníky (priepusty a znepríechodnenie spodnej časti oplotenia), je tu aktívny obojsmerný prechod obojživelníkov - jeden priepust nestačí, v úseku treba vytvoriť najmenej 30 priepustov.

Pre výstavbu ekoduktov platia určité podmienky - šírka, prostredie, spôsoby navádzania zveri a iné. V spodnej časti oplotenia odporúča použiť hustejšie pletivo, ktoré zabráni prechodu menších živočíchov. Medzi špecifické požiadavky navrhuje zaradiť samostatnú časť, ktorá sa bude venovať tejto problematike vrátane grafického zobrazenia.

#### Návrh riešenia a odôvodnenie

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je prijateľnejší fialovo-ružový variant. Ak by bol v záverečnom stanovisku vybraný ako optimálny modrý variant, odporúčame premiestniť mimoúrovňovú križovatku Lipovník mimo migračnej trasy zveri (vyššie uvedená požiadavka).

Najneskôr v dokumentácii pre územné rozhodnutie treba priložiť riešenie vyššie uvedených požiadaviek na umožnenie bezkolízneho prechodu obojživelníkov, ktoré boli v správe o hodnotení riešené len čiastočne. Umiestnenie, technické riešenie a počet priepustov odporúčame konzultovať so Správou NP Slovenský kras.

#### **Štátna ochrana prírody SR, Správa Slovenských jaskýň Liptovský Mikuláš (list zo dňa 2.11.2009, č.j. 1012/2009/OVOJ)**

Plánovanou rýchlostnou komunikáciou R2 Gombasek - Včeláre budú ohrozené aj jaskyne a to najmä pri razení tunela Soroška. Na str. 14-19 v podkapitole „Tunely“ nie je upozomené, že v prípade objavov krasových dutín-jaskýň je potrebné práce na razení tunela zastaviť a objav neodkladne hlásiť orgánu ochrany prírody, čo vyplýva z ustanovenia § 24 ods. 13 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Ďalej na str. 140 v kapitole 9. „Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma“ úplne chýbajú vplyvy na jaskyne, pričom jaskyne sú zaradené do sústavy biotopov Natura 2000 ako útočiska vzácných a chránených druhov živočíchov (bezstavovce, netopiere) a zároveň jaskyne Slovenského a Aggteleckého krasu patria do zoznamu svetového a prírodného dedičstva UNESCO. Na str. 151-152 v podkapitole 18. „Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti“ sa hodnotí vplyv na horninové prostredie ako málo významný, avšak z hľadiska ochrany jaskýň sa jedná o negatívne zásahy, ktoré môžu byť charakterizované ako trvalé a nezvratné (odťaženie jaskyne). Zároveň bude negatívne ovplyvnená aj biota jaskyne (najmä bezstavovce), ktorá trvalo osídľuje podzemné priestory. V Kapitole IV. „Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné

prostredie a zdravie" v podkapitole 2. Technické opatrenia a podkapitole 4. Organizačné a prevádzkové opatrenia nie je zakomponované opatrenie, ktoré je potrebné vykonať pri objave podzemných krasových dutín (napr. pri razení tunela). V prípade objavu jaskyne je potrebné práce zastaviť a vykonať odborný speleologický prieskum (zmapovanie celého rozsahu podzemných dutín).

**Lesy Slovenskej republiky, š.p. , OZ Rožňava** (list zo dňa 20.11.2009, č.j. 2462/130-2009)  
Vzhľadom na celkové posúdenie oboch variant, štátna organizácia lesného hospodárstva sa prikláňa k fialovo-ružovej variante s uprednostnením horským prechodom Soroškou tunelom. Vplyv na lesné hospodárstvo je u oboch variant minimálny. Vplyv na vodné toky v správe ŠOLH nie je. Ochranu lesných pozemkov upravuje zákon č.: 326/2005 Z.z. v znení neskorších predpisov.

#### **Stanoviská občanov, občianskych iniciatív, mimovládnych organizácií a podnikateľských subjektov**

Ing. Pavol Michalko a MUDr. Eva Micháľková, Slavec 142, 049 51 Brzotín

Gabriel Beer, Páterova 56, 048 01 Rožňava, zo dňa 21.11.2009

Vec: Stanovisko k výstavbe novej rýchlostnej komunikácie na k.ú. Slavec

Plánovanou výstavbou rýchlostnej komunikácie sme bezprostredne dotknuté osoby. Naša usadlosť je situovaná mimo obec Slavec a výstavbou ktorejkoľvek z plánovaných variant sú dotknuté naše vlastnícke a užívateľské práva.

Žiadame:

1. Zabezpečiť napojenie usadlosti na štátnu cestnú sieť: napojenie na existujúcu štátnu cestu, alebo rýchlostnú komunikáciu. Výstavbou rýchlostnej komunikácie nám úplne zamedzíte prístup k usadlosti po bývalej štátnej ceste Rožňava - Pleši vec, t. č. miestna cesta pod p.č. 500/3. Predmetnú prístupovú cestu udržíme v zjazdnom stave v dĺžke cca 2 km na vlastné náklady. Taktiež počas výstavby by sme boli radi, aby nebol znemožnený prístup k nášmu pozemku ani nijako poškodená doterajšia prístupová cesta.
2. Výstavbou rýchlostnej komunikácie zaberieť časť parcely č. 362/2 - omá pôda, ktorej sme vlastníckmi. Plánovaná cesta rozdelí tento pozemok, čím nám sťažíte jeho využívanie a znemožníte prístup ku zvyšnej časti. Žiadame o náhradnú parcelu v bezprostrednom susedstve našej usadlosti s tou istou výmerou a bonitou pôdy. S vykúpením a vyvlastnením podľa platnej legislatívy nesúhlasíme.
3. V usadlosti Hámor má rod. Micháľková trvalý pobyt - rodinný dom pod súpis. č. 142. Bezprostredná blízkosť rýchlostnej komunikácie natrvalo zníži kvalitu nášho života. Žiadame o výstavbu vhodnej protihlukovej bariéry.

Ján Pisko s manželkou, Slavec 137, pošta Plešivec, zo dňa 23.11.2009

Hore uvedený Pisko Ján s manželkou máme k predmetnej správe nasledovné pripomienkovanie a podmienky:

1. Súčasný stav:

- a) 50 rokov obývame bývalú hájenku v Gombaseku, ako bývalí vedúci Lesnej správy, ktorá je súčasťou obce Slavec. Uvedené nehnuteľnosti boli odkúpené, ako prebytočný majetok Štátnych lesov SR, závod Rožňava. Jedná sa o samotu s komplexným vybavením na bývanie rodiny lesníka. Toto som sústavne využíval na bývanie, chov hospodárskych zvierat. Včelárstvo, pestovanie viniča, ovocných stromov a zeleniny bol som nezávislý a sebestačný.
- b) Už doteraz moje bývanie je čiastočne obmedzené prevádzkou železničnej trate a cestnej komunikácie I/50 E 571 a to hlukom, vibráciami a svetelným efektom vozidiel.

2. Pripomienky k navrhovanému riešeniu RC - R2:

- a) Navrhované riešenie cestnej dopravy komunikáciou R2 z nášho pohľadu by prinieslo pre nás úplné obmedzenie a zhoršenie už aj tak nevhodných vplyvov aj z hľadiska zdravotno-

psychologického. Uvádzať to z dôvodu, že spolu s manželkou sme v pokročilom veku a manželka po dlhodobej liečbe vo vážnom zdravotnom stave.

b) Z dôvodu uvedených v predchádzajúcom bode sme rozhodnutí s rodinou / deti, vnuci/ postaviť dom, v ktorom by mohol bývať niektorý člen rodiny a postarať sa o nás v budúcnosti. Táto stavba / dom / by sa ešte viac priblížila k plánovanej komunikácii R2.

c) Aj pri vybudovaní protihlukovej clony dôjde k nášmu ďalšiemu vážnemu obmedzeniu a k zvýšeniu negatívnych javov, majúcich vplyv na normálne žitie. Jedná sa o :

- zhoršenie ovzdušia a bariér / včelstvo /
- zvýšenie emisií / pestovanie plodín všeobecne /
- vibrácie
- nebezpečenie zamorovania pitnej vody, ktorú v súčasnosti využívame z vlastného zdroja / hlavne prípadné havárie a podobne /
- dlhodobejšie obmedzovanie počas výstavby projektovaných prác.

d) Vplyvom realizácie predmetnej komunikácie dôjde k podstatnému zníženiu respektíve nepredajnosti nášho majetku a v prípade , že by sme sa rozhodli tento / v bode „c“ z uvedených dôvodov odpredať. Takto by mohlo dôjsť k podstatnej finančnej ujme prípadne až strate našich celoživotných úspor a vynaloženej práce.

### 3. Navrhované podmienky:

Na základe skôr uvedených skutočností, navrhujeme dve možnosti.

a) Naše nehnuteľnosti odkúpiť za tržovo dohodnuté ceny podľa znaleckých posudkov nezávislého znalca / vzájomne odsúhlaseného /. Podotýkame, že v prípade pozemkov trváme na tom, že podľa bodu 2b) sa jedná o stavebné pozemky.

b) Situáciu riešiť náhradou za postavený obytný dom s príslušenstvom, ktoré bude upravené v hodnote stávajúcich nehnuteľností. Navrhujeme v intraviláne mesta Rožňava.

### 4. Záver:

a) V prípade, že dôjde k naplneniu jednej nami navrhovaných a schválených podmienok, bude podľa nás výstavba protihlukovej clony bezpredmetná, čím dôjde k zníženiu nákladov na stavbu R2.

b) Nami navrhované majetko-právne vysporiadanie trváme definitívne vyriešiť a zrealizovať v predstihu. Najneskôr do začatia stavebných prác v predmetnom nás sa týkajúcom úseku stavby.

## Vyhodnotenie stanovísk

Zaslané stanoviská možno rozdeliť do piatich skupín:

- ⇒ súhlasné stanoviská, ktorých pripomienky už boli akceptované pri pripomienkovaní Zámeru a v procese posudzovania už boli zapracované a hodnotené v Správe o hodnotení, resp. boli znovu v stanoviskách pripomenuté,
- ⇒ súhlasné stanoviská s pripomienkami, ktorých cieľom bolo pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie, elimináciu alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie v Záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy,
- ⇒ súhlasné stanoviská, v ktorých občania požadujú splniť ich požiadavky,
- ⇒ stanoviská, ktoré odporúčajú dopracovanie Správy o hodnotení vzhľadom na jej neúplnosť v niektorých bodoch rozsahu hodnotenia,
- ⇒ a stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru.

Prevažná väčšina vznesených pripomienok v doručených súhlasných stanoviskách bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela k riešeniu opatrení na elimináciu, resp. minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na životné prostredie a sú zapracované do návrhu opatrení. V súhlasných stanoviskách bol preferovaný prevažne kombinovaný fialovo-ružový variant.



## 5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok vypracovala podľa § 36 ods. 4, 6 a 7 zákona fa. GEOCONSULT, spol. s r.o., Miletičova 21, 820 05 Bratislava, zapísaná v zozname ako odborne spôsobilá právnická osoba pod číslom 32/01-OPV-PO, vo februári 2010.

### Podklady

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady:

1. Správa o hodnotení vplyvov činnosti „R2 Gombasek - Včeláre“.
2. Technická štúdia „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“.
3. Rozsah hodnotenia pre správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ zo dňa 21.1.2009
4. Stanoviská ku správe o hodnotení:
5. Záznamy z verejných prerokovaní správy o hodnotení :
6. Stanoviská občanov, občianskych iniciatív, mimovládnych organizácií a podnikateľov
7. Pri vypracovaní posudku boli ďalej využité vlastné poznatky z riešeného územia, podklady získané MDPT SR, NDS a.s., SSC, vládne uznesenia, dokumenty KÚRS 2001, VÚC Košického kraja, atď., ako aj poznatky z procesov posudzovania vplyvov líniových stavieb na životné prostredie na Slovensku a ustanovenia zákona č. 24/2006 Z. z.
8. Vlastných zisťovaní, obhliadky miesta realizácie činnosti

Posudkár úplnosť správy hodnotil z troch hľadísk:

- a) naplnenie obsahu osnovy určenej zákonom
- b) splnenie rozsahu hodnotenia určeného Ministerstvom životného prostredia SR
- c) úplnosť správy o hodnotení – komplexné hodnotenie

### Vyhodnotenie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu

Spracovatelia Správy použili pre porovnanie variantov navrhovanej činnosti metódu kvalitatívneho porovnania variantov, ktorá z možných metód asi najlepšie vystihuje porovnanie jednotlivých vplyvov a tým umožňuje optimálny výber variantu navrhovanej činnosti.

Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu je spracovaná veľmi prehľadne, spracovatelia vhodne definovali jednotlivé kritéria a následne vykonali porovnanie variantov v jednotlivých kritériách. Samozrejme je možné s niektorými porovnaniami polemizovať, avšak v zásade bolo stanovenie porovnania urobené veľmi precízne a dobre. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty aj táto časť je spracovaná na dobrej odbornej úrovni a výsledky sú v zásade stanovené pomerne správne. Takže možno pokladať výsledky za relevantné skutočnosti. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu je možné pokladať za správne, ale absentuje tu porovnanie s nulovým variantom.

### Návrh monitoringu a projektovej analýzy

Kapitola je spracovaná v intenciách identifikovaných vplyvov, ale bol opomenutý monitoring na biotu, všetky ostatné problémové oblasti, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť, boli popísané. Kapitola je spracovaná v intenciách identifikovaných vplyvov, ale nevystihuje všetky problémové oblasti, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť. Treba ich doplniť o nasledujúce oblasti:

- sledovanie vplyvov na horninové prostredie zamerané najmä na stabilitu horninového prostredia počas výstavby v zmysle odporúčení inžinierskogeologického prieskumu, ktorý je potrebné v rámci ďalšej prípravy dôsledne zrealizovať.

### Nedostatky a neurčitosti v poznani, ktoré sa vyskytli pri vypracovaní správy

V tejto časti správy sú jednoznačne definované nedostatky a neurčitosti pri hodnotení ako a úroveň vstupných informácií jednotlivých podkladov pre čo najpresnejšie určenie vplyvov. Vzhľadom na kvalitu rozpracovania projektovej dokumentácie, ako aj vzhľadom na charakter územia, možno úroveň vstupných informácií hodnotiť ako vysokú. Určité nedostatky, ktoré vstupovali do hodnotenia vplyvov na obyvateľstvo vyplývali z úrovne prognózy dopravných intenzít a prerozdelenia dopravy. Miera vplyvu hluku na zdravotný stav obyvateľstva počas prevádzky rýchlostnej cesty je daná presnosťou výpočtu a zodpovedá mierke 1:10 000. Doplnenie uvedených informácií má iba upresňujúci charakter a v žiadnom prípade nemôže

ovplyvniť závery vyplývajúce zo správy o hodnotení.

*Všeobecné zrozumiteľné záverečné zhrnutie*

Stručné zhrnutie základných informácií o navrhovanej činnosti s odporúčením variantu fialovo-ružového. Chýba popis aspoň najdôležitejších vplyvov a porovnanie s nultým variantom.

Konštatuje, že osnova pre vypracovanie správy o hodnotení vplyvov na ŽP „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ na životné prostredie daná Zákonom bola dodržaná.

Správa umožňuje oboznámenie sa so zámerom navrhovanej činnosti a to v rozsahu uvedenom v technickej dokumentácii, v rozsahu vlastných prieskumných prác a štúdií a ďalších získaných podkladov z rôznych relevantných zdrojov uvedených v jednotlivých kapitolách dokumentácie.

Charakteristika navrhovaného riešenia umožnila komplexne posúdiť očakávané vplyvy na životné prostredie. Zároveň konštatujem, že boli hodnotené všetky problémové oblasti určené zákonom č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov znení neskorších predpisov, ako aj vyplývajúce zo stanovísk k Správe.

Správa je spracovaná na veľmi dobrej odbornej úrovni s niektorými malými nedostatkami, ktoré sú spracovateľom správy vytýkané v predchádzajúcej časti. Obsahová kvalita správy je v niektorých častiach stručnejšia a všeobecná, čo však vôbec neovplyvnilo vypovedajúcu hodnotu dokumentácie. Na základe predloženej Správy je možné rozhodnúť o uskutočniteľnosti navrhovanej činnosti s potrebnými podmienkami.

Na záver tejto časti posudku možno uviesť nasledovné:

- po formálnej stránke správa spĺňa osnovu zákona č. 24/2006 Z. z.
- po odbornej stránke sa v správe vyskytujú malé nedostatky, ktoré sú uvedené v predchádzajúcej časti posudku.

Rozsah hodnotenia bol v plnom rozsahu naplnený, pričom niektoré požiadavky nie sú vyčerpávajúco zhodnotené a to vzhľadom na časovú nedostatnosť, prípadne chýbajúce podklady a informácie o navrhovanej činnosti. Tieto budú musieť byť doplnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Po dôkladnom preštudovaní správy možno konštatovať, že je možné správu považovať za dokumentáciu, na základe ktorej sa dá rozhodnúť o navrhovanej činnosti za predpokladu zapracovania pripomienok uvedených v záverečnom stanovisku v ďalšom stupni projektovej prípravy (DÚR), čo uvádzame v ďalšej časti tohto posudku.

Z priebehu posudzovania vyplynulo, že v porovnaní s nultým variantom predstavuje navrhovaná činnosť optimálne riešenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie a je z hľadiska celospoločenského úžitku potrebné a verejnosťou očakávané.

Predložená správa o hodnotení je v posudku hodnotená kladne, je spracovaná na veľmi dobrej odbornej úrovni v zákonom predpísanom rozsahu a štruktúre. Správa o hodnotení obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia a dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti, ktorých rozsah zodpovedá počiatočnej fáze projektovej prípravy. Drobné nejasnosti neovplyvnili celkové hodnotenie. Autori posudku odporúčajú realizovať variant **fialovo-ružový** s tým že v ďalšej etape projektovej prípravy je potrebné rozpracovať nejasnosti a zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska a realizovať poprojektový monitoring vybraných zložiek životného prostredia.

V závere posudku sú zhodnotené všetky došlé stanoviská od dotknutých subjektov a záznamy z verejných prerokovaní. Žiadne stanovisko nebolo zamietavé. Pripomienky zo stanovísk a záznamov sú zapracované v návrhu opatrení.

Možno tiež konštatovať, že dotknuté obce vo svojich stanoviskách vyjadrili súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou fialovo-ružového variantu.

Na verejnom prerokovaní obyvatelia nemali zásadné výhrady k výstavbe rýchlostnej cesty za podmienky, že sa budú realizovať opatrenia na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov, ako i náhradu za pozemky resp. stavby.

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

##### **Vplyvy na obyvateľstvo**

###### Vplyvy počas výstavby

Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby rýchlostnej cesty na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. Určujúcim momentom pre zmiernenie vplyvov je stanovenie podmienok výstavby v dokumentácii pre stavebné povolenie.

Výhodou rýchlostnej cestnej stavby je, že sa bude realizovať prakticky výlučne mimo zastavaného územia miest a obcí. Určitým nedostatkom sú prístupy na stavenisko, ktoré nie možné zabezpečiť bez využitia existujúcich ciest. Ako prístupové komunikácie k stavbe budú využité aj jestvujúce cesty a miestne komunikácie. Všetky prístupové cesty budú v priebehu ďalších stupňov projektovej prípravy a pred zahájením prác prerokované s príslušnými orgánmi a s vybraným dodávateľom stavby. V záujme minimalizácie vplyvov výstavby na okolie bude v rámci prípravy organizácie výstavby potrebné zabezpečiť, aby bolo možné čo v najkratšom termíne pre presun hmôt využívať plochu budúcej komunikácie.

Z hľadiska vplyvov výstavby rýchlostnej cesty na obyvateľstvo možno obidva hodnotené varianty vzhľadom na identickú polohu križovatiek a spôsob napojenie prístupových komunikácií za rovnocenné. Určité rozdiely existujú v súvislosti s polohou variantov pri obciach Brzotín, kde sa vplyvy výstavby intenzívnejšie prejavujú v prípade fialovo-ružového variantu a naopak v Krásnohorskom Podhradí, kde sú vplyvy výstavby intenzívnejšie pri modrom variante.

Zmiernenie negatívnych vplyvov počas výstavby rýchlostnej cesty na životné prostredie sa dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach, pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc trvalého a dočasného záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami, čistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na príľahlé cesty, nepretržitým udržovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti). V priebehu výstavby bude potrebná úzka spolupráca všetkých realizátorov stavby (objednávateľa, zhotoviteľa i projektanta) so zástupcami dotknutých miest a obcí. Ešte v predstihu bude nevyhnutné zabezpečiť majetkoprávne vysporiadanie k nehnuteľnostiam na území celej stavby.

###### Počet dotknutých obyvateľov

Kvantifikovať počet dotknutých obyvateľov je v prípade rýchlostnej cesty, ktorá má nadregionálny význam, obtiažne, pretože posudzovaná činnosť ovplyvňuje v širších súvislostiach aj obyvateľov mimo dotknutého územia. Predpokladaný počet bezprostredne ovplyvnených obyvateľov v dotknutých obciach je zrejmý z demografických údajov uvedených v predchádzajúcej časti správy. Bezprostredne dotknutých v hraniciach

ochranného pásma rýchlostnej cesty, ktorá je vymedzená zvislými plochami vedenými po oboch stranách vo vzdialenosti 100 m, počas výstavby, je u:

- Fialovo-ružového variantu v Brzotíne 37 a v Slavci 4 obyv.
- Modrého variantu v Brzotíne 32 a v Slavci 4 obyv.

Pritom si je treba uvedomiť, že obyvatelia Brzotína sú ovplyvnení aj teraz súčasnou dopravou na ceste I/50.

Bezprostredne priamo budú po výstavbe rýchlostnej cesty aj dotknutí obyvatelia obce Brzotína, Krásnohorského Podhradia, Jablonova nad Turňou a Hrhov a to pozitívne v prípade oboch variantov, pretože súčasná doprava vedúca cez obce bude prerozdelená a to presmerovaním hlavne tranzitnej dopravy na kapacitnú komunikáciu, čím sa výrazne zníži počet vozidiel pohybujúcich sa cez uvedené obce. V prípade nerealizovania rýchlostnej cesty sa bude nepriaznivý súčasný stav v týchto obciach so zvyšujúcou sa intenzitou dopravy len zhoršovať.

#### Vplyvy počas prevádzky

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

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd.

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy rýchlostnej cesty a intenzitou dopravy. Je prirodzené, že vedenie trasy sídlom vyvoláva neporovnateľne väčšie vplyvy, ako vedenie trasy obchvatom. V našom prípade je rýchlostná cesta vedená mimo obcí a v miestach kde sú prekročené limitné hodnoty hluku sú tieto eliminované protihlukovými bariérami.

Špecifickou je otázka psychologických vplyvov; na psychiku obyvateľov môže napr. nepriaznivo pôsobiť osadenie nového prvku v krajine. Posudzovanie týchto vplyvov je veľmi obtiažne, nakoľko každý jedinec vníma tieto vplyvy individuálne.

Pozitívne vplyvy - v oblasti sociálnych a ekonomických dôsledkov a súvislostí prevláda taktiež pozitívna stránka výstavby rýchlostnej cesty, ktorá súvisí s možnosťami rozvoja hodnoteného územia zabezpečením jeho dopravnej obsluhy a v dôsledku skvalitnenia dopravy.

#### Zdravotné riziká

Zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky.

#### Hluk

Podľa hlukovej štúdie k prekročeniu hygienických limitov od dopravy na posudzovanej rýchlostnej ceste dôjde a z toho dôvodu sú navrhnuté technické opatrenia zabezpečujúce obyvateľstvo proti účinkom hluku vo forme protihlukových bariér. Ide o nasledovné protihlukové clony:

#### *Protihlukové clony – modrý variant*

Označenie clony	Lokalizácia voči R2		Charakteristiky clony				Poznámka
	obec	poloha	Staničenie [km]	Dĺžka [m]	Výška [m]	Plocha [m²]	
Modrý variant							
PC M1	Slavec	vľavo	0,00 - 0,40	400	5	2000	IBV č.p.137
PC M2	Brzotín	vľavo	5,50 - 8,00	2500	4,50	11250	nová IBV
PC M3	Jablonov	vľavo	23.15 - 23.69	540	3.0	1620	Clona na

	nad Turňou						mostnom objekte ponad II/050163
Suma				3 440		14 870	

#### *Protihlukové clony – fialovo-ružový variant*

Označenie clony	Lokalizácia voči R2		Charakteristiky clony				Poznámka
	obec	poloha	Staničenie [km]	Dĺžka [m]	Výška [m]	Plocha [m <sup>2</sup> ]	
Modrý variant							
PC M1	Slavec	vľavo	0,00 - 0,40	400	5	2000	IBV č.p.137
PC M2	Brzotín	vľavo	5,40 - 8,00	2600	5,0	13000	nová IBV
PC M3	Jablonov nad Turňou	vľavo	21,58 - 22,12	540	3,0	1620	Clona na mostnom objekte ponad II/050163
Suma				3 540		16 620	

Podľa výsledkov imisnej štúdie k prekročeniu limitného znečistenia ovzdušia nedôjde ani v jednom z posudzovaných variantov a dokonca ani pri nulovom variante.

Zdravotné riziká pre miestne obyvateľstvo však budú pôsobiť najmä počas výstavby, tieto budú len dočasné ale vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

#### *Vibrácie*

Podľa skúseností z výstavby a prevádzky ciest a diaľnic, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor. Pri tomto tvrdení sa opierame o výsledky monitoringu vibrácií realizovaného na niektorých úsekoch diaľnic, napr. diaľnice D1 v Bratislave, v úseku Mierová - Senecká, križujúceho obytnú zónu (Enviconsult, 1999-2004). Tento vplyv možno vzhľadom na jeho vzdialenosť vedenia trasy od obytnej zástavby zanedbať.

#### *Dopravná nehodovosť*

Medzi ciele výstavby posudzovanej komunikácie je potrebné zaradiť i zlepšenie dopravnobezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením dopravy mimo intravilán sídiel, kde je vysokým rizikom dopravnej nehodovosti pešia doprava. Pri hodnotení prevádzkovania novej rýchlostnej cesty z hľadiska dopravnej nehodovosti vychádzame z predpokladu, že stiahnutie automobilovej dopravy z ciest zo zastavaných častí sídiel na novú komunikáciu je kladným faktorom. V zjednodušenom postupe je možné očakávať, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v zastavanej časti obce vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú a pešiu premávku. Z tohto pohľadu je smerodajným kritériom podiel zostatkovej dopravy na pôvodnej komunikácii.

#### Vplyvy na kvalitu a pohodu života

Pod narušením pohody a kvality života obyvateľstva rozumieme predovšetkým negatívne ovplyvnenie základných faktorov životného prostredia obyvateľov obcí (kvalita bývania, kvalita základných prvkov prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia, subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia). Je samozrejmé, že počas priamych stavebných prác na výstavbe rýchlostnej cesty sa dovtedajší zaužívaný spôsob života a kvalita životného prostredia zmenia, pričom tieto zmeny majú prevažne negatívny charakter, sú však dočasné. Za ovplyvnenie faktorov pohody a kvality života možno považovať priame a nepriame dôsledky stavebnej činnosti spojené s výstavbou rýchlostnej cesty a realizáciou vyvolaných investícií napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov,
- narušenie dlhoročne vnímanej percepcie krajiny (nové technické prvky v krajine).

Po sprevádzkovaní stavby sa však okamžite prejaví prínosy posudzovanej činnosti pre obyvateľov Brzotína a Krásnohorského Podhradia prerodzením súčasnej dopravy na ceste I/50, ku ktorej dôjde v dôsledku začatia používania nového, predmetného úseku rýchlostnej cesty. Znížením dopravného zaťaženia sa zvýši kvalita a pohoda života najmä obyvateľov v blízkosti cesty I/50 a to znížením hluku, vibrácií a emisií, zvýši sa bezpečnosť premávky a riziko nehodovosti. V dôsledku uvedenej pozitívnej zmeny dôjde aj k poklesu spotreby pohonných hmôt a prevádzkových nákladov užívateľov predmetného úseku rýchlostnej cesty.

#### Sociálno-ekonomické vplyvy

Sociálno-ekonomické účinky posudzovanej činnosti sa prejaví na dopravných parametroch prerodzením dopravy po začatí užívania nového stavebného diela, ale tiež na pôvodnej časti dotknutej cestnej siete, a to dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, cestovnej rýchlosti a bezpečnosti užívateľov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality nového stavebného diela oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu. Ekonomické efekty sa prejaví predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku rýchlostnej cesty, poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb, resp. s prevádzkovaním ich vozidiel. Sociálne efekty sa prejaví u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cesty I/50 znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie.

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

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

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom rýchlostnej cesty ako priamy vplyv.
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Priame zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä hlbokými zárezmi, portálmi tunelov, samotnými tunelmi, nemenej aj vysokými násypmi a mostnými objektmi môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv. Uvedené vplyvy sú hodnotené ako významné v oboch variantoch. Medzi najvýznamnejší vplyv na horninové prostredie možno považovať razenie tunela Soroška, pričom najkritickejším úsekom bude prechod tunelovej rúry cez vápencovo-dolomitický komplex, kde možno očakávať skrasovanie hornín a výskyt podzemných priestorov (jaskyne) viazaných na systém blízkej Hrušovskej jaskyne, ktorej jaskynné priestory boli obnažené počas razenia železničného tunela Soroška. Podzemné priestory boli počas stavebných prác na železničnom tuneli sanované (zaplombované betónom). Tieto predstavujú riziko nielen z hľadiska vplyvu na horninové prostredie, ale aj riziko geotechnické z pohľadu stability diela. Na základe súčasných poznatkov nie je možné presne definovať, v ktorom úseku porovnávaných variantov sa môžu nachádzať podzemné krasové útvary, to musí objasniť podrobný inžinierskogeologický prieskum. Podľa regionálnych geologických podkladov bude dĺžka úsekov tunela Soroška v oboch variantoch razených v komplexe vápencovo-dolomitických hornín približne rovnaká a to orientačne okolo 2 000 m. Prítomnosť skrasovaných kavernóznych a silne priepustných karbonátových hornín (tunel) a priepustných zemín v povrchových polohách (štrkové sedimenty v údolnej nive Slanej a Turne) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia počas výstavby rýchlostnej cesty a taktiež počas jej prevádzky pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav. V prípade ich aktivizácie by spôsobili trvalý, nezvratný stav s vyvolaním ďalších nákladov na potrebnú sanáciu.

Z priaznivých vplyvov, ktoré vzniknú výstavbou a prevádzkovaním rýchlostnej cesty, možno spomenúť optimalizáciu vedenia trasy komunikácie z hľadiska zásahu do horninového prostredia a reliéfu a zamedzenie progresívneho vývoja súčasných geodynamických procesov vhodnými technickými opatreniami.

### Vplyv na klimatické pomery

Realizácia stavby nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazná. Zmeny mikroklímy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav a pod.) budú skôr vplývať na samotné dielo, resp. činnosti spojené s jeho prevádzkou. Uvedené nepriaznivé vplyvy klasifikujeme ako nevýznamné, charakter miestnej klímy sa zmení len tesne pozdĺž línie rýchlostnej cesty v priemere o 1 až 3 %. Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno hodnotiť pre oba varianty ako minimálne.

### Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší, najmä z nákladnej dopravy a z ťažkých stavebných mechanizmov. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky by mali podľa výpočtov Imisnej štúdie množstva škodlivín, ktoré vyprodukuje doprava napriek orografickým podmienkam vplyv rýchlostnej cesty na kvalitu jej okolia vyhovuje limitným hodnotám. Najvyššie koncentrácie CO i NO<sub>2</sub> neprekročia 11 % limitných hodnôt ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach. Výhoda tunelových variantov je, že na trase tunela neznečisťujú okolie, ale na druhej strane v tuneli nahromadené znečisťujúce látky vo zvýšenej koncentrácii unikajú do okolia portálov tunelov. Z hľadiska negatívneho dopadu rýchlostnej cesty R2 na blízke okolie rýchlostnej cesty je najpriaznivejšia trasa, v ružovom variante, ktorý však predpokladá vybudovanie tunela s dĺžkou 4 650 m. Beztunelový oranžový variant v porovnaní s fialovo-ružovým variantom má síce najnepriaznivejší dopad na znečistenie ovzdušia okolitých obcí, ale rozdiely nie sú výrazné, takže aj oranžový variant je z hľadiska vplyvu na kvalitu ovzdušia vyhovujúci.

Podľa výsledkov imisnej štúdie môžeme konštatovať, že po uvedení stavby do prevádzky nedôjde k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok od dopravy v jej okolí. Pozitívny vplyv na túto skutočnosť má a poloha posudzovaných variantov, ktoré prechádzajú mimo zastavané územie obcí. Hodnoty imisii z oboch variantov predstavujú hodnoty hlboko pod hodnotami limitného znečistenia ovzdušia, a preto vplyvy počas prevádzky možno pokladať za minimálne a prakticky bezvýznamné.

### Vplyvy na vodné pomery

#### Vplyvy na povrchovú vodu

Vplyvy na povrchové vody reprezentujú ohrozenie najmä kvality povrchových vôd len počas výstavby mostných objektov vzhľadom na križovanie povrchových tokov, pričom niektoré z nich patria aj k vodohospodársky významným tokom. V nasledujúcej tabuľke uvádzame prehľad dotknutých povrchových tokov a vodných plôch v trase rýchlostnej cesty podľa jednotlivých variantov.

Povrchový tok/vodná plocha	Staničenie v km variant modrý	Staničenie v km variant ružovo-fialový
Slaná	1,6; 3,7; 6,1-6,3	1,6; 3,7; 6,3-6,9
Egrešský potok	5,9	5,9
Hanácky potok	10,6	10,9
Majstrovský potok	11,3	11,3
Krásnohorský potok	13,9	13,6
Čremošná	17,0	15,5
Hrhovské rybníky	30,0-31,0	28,3-29,3

Počas prevádzky, mimo havarijných situácií, ovplyvnenie režimu a kvality povrchových vôd nepredpokladáme. Povrchové vody stekajúce z vozovky budú zachytávané cestnou kanalizáciou a pred vyústením do recipientu budú prečisťované cez odlučovače ropných látok. na hodnotu 0,1 mg RL/l.

#### Vplyvy na podzemnú vodu

Vedenie oboch variantov (fialovo-ružový – západnejšieho a modrého – východnejšieho) je vo veľkej miere identické a líši sa najmä v úseku medzi Jovicami a Jablonovom nad Turňou, kedy sú uvažované dva spôsoby prekonania priesmyku Soroška cestným tunelom. Úsek medzi Gombasekom a Jovicami je z hľadiska vplyvu na režim povrchových a podzemných vôd nevýznamný, resp. na rovnakej úrovni ako je súčasný stav komunikácie. Podobne je tomu na úseku medzi Hrušovom a Včelármí, teda po vyústení tunela na východnej strane. V oboch spomínaných úsekoch (Gombasek – Jovice a Hrušov – Včeláre) je trasa vedená kvartérnymi fluvialnymi a proluvialnymi sedimentmi vodných tokov, resp. fluvialnymi sedimentmi riečnych terás a svahových sedimentov. Ani v ich podloží sa nenachádzajú významnejšie akumulácie podzemných vôd. Z uvedeného dôvodu vplyvy na podzemné vody mimo tunelových úsekov a to v oblasti Rožňavskej kotliny a dotknutej časti Turnianskej kotliny predstavujú v etape výstavby ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody len pri zemných prácach a zakladaní mostov, ktoré budú zasahovať do kolektora podzemných vôd – fluvialnych štrkopieskových vrstiev. V etape prevádzky vplyv na podzemné vody v tomto území mimo havarijných situácií nepredpokladáme. Problémovým sa preto javí úsek Jovice – Hrušov, kde trasa rýchlostnej komunikácie pretnie tunelom mezozoické horniny Slovenského Krasu, náležiacie jednak slabopriepustnému spodnému triasu a jednak – vo svojej strednej časti – strednotriasové vápence, vo všeobecnosti horniny bohaté na množstvá podzemných vôd. Na severnom leme vystupujú spodnotriasové členy – sinské vrstvy, silickojablonické vrstvy a bodvasilašské vrstvy charakterizované nízkou priepustnosťou – v západno-východnom pruhu od okraja Rožňavskej kotliny až zhruba po úroveň spojnice kót 746 Buková – 564 Holmanov vrch a dosahujú tak výškovo až úrovne vrcholových hrebeňových častí (priesmyku Sorošky). Na južnom okraji lemujú Turniansku kotlinu, pričom v oblasti vyústenia oboch variantov je ich výšková úroveň nepravidelne zvlnená od cca 250 do 450 m n. m. Podzemné vody v oblasti sú sústredené v strednotriasových a vrchnotriasových vápencoch, pričom pri severnejšom okraji karbonátov vystupujú i ramsauské dolomity. V tejto oblasti budujú tieto strednotriasové karbonáty významné hydrogeologické štruktúry Veľkej skaly a Horného vrchu, pričom oblasť priesmyku Soroška predstavuje predpokladanú oblasť ich hydrogeologického rozvodia.

Najväčšie ovplyvnenie režimu a spôsobu obehu podzemných vôd možno teda očakávať pri prechode trás tunelov popod priesmyk Soroška. I keď oba varianty prechádzajú aj cez málo priepustné spodnotriasové súvrstvia (modrý variant pravdepodobne zastihne tieto súvrstvia na väčšej časti svojej trasy – je dlhší – v porovnaní s červeným), oba musia preťať strednotriasové karbonáty a v nich vytvorené významné hydrogeologické štruktúry Veľkej skaly a Horného vrchu, na ktoré sú viazané významné zdroje podzemných vôd.

V tejto kritickej oblasti sa nachádzajú vodárensky využívané zdroje nad obcou Hrušov – Eveteš, Mezeš a Sv. Anna, nad obcou Jablonov nad Turňou (Čurgó), Hrhov (Veľká hlava), a Lipovník (Studená studňa). Každý z týchto zdrojov môže byť potenciálne – kvantitatívne alebo kvalitatívne – ovplyvnený každým z navrhovaných variantov trasy tunelov.

Najvyšší stupeň ovplyvnenia možno očakávať pre pramene Eveteš (Hrušov) a Studená studňa (Lipovník), pričom pre prameň Eveteš možno očakávať náhle zmeny kvality i kvantity, pre prameň Studená studňa nad obcou Lipovník iba ovplyvnenie (zvýšenie) odtiekajúceho množstva pri preťať hydraulicky otvorenej pukliny tunelovou rúrou (pravdepodobnejšie pre modrý variant).

U oboch variantov vedenia trasy tunelov (modrého i červeného) je možné predpokladať kvalitatívne i kvantitatívne ovplyvnenie aj prameňov Sv. Anna a Mezeš v Hrušove,



Čurgó/Czorgó v Jablonove nad Turňou, Buzgó, Pod kameňolomom a Pod kapličkou v Krásnohorskej Dlhej Lúke (v poradí pravdepodobnosti ovplyvnenia množstva i kvality podzemnej vody), prípadne i prameňa Veľká hlava v Hrhove.

Modrý variant (východnejší) však so oveľa vyššou pravdepodobnosťou spôsobí pokles výdatnosti (zrýchlený odtok akumulácie podzemnej vody z hydrogeologickej štruktúry spôsobený drenážnym účinkom tunela), resp. úplný zánik menšieho, pre zásobovanie obce Lipovník vodárensky využívaného prameňa Studená studňa, hoci tento má pôvod využívaných vôd v oblasti spodnotriasových sinských vrstiev. Kvalita podzemných vôd tohto prameňa by však mala ostať nezmenená, pretože je svojou polohou vysoko nad nadmorskou výškou trasy tunela.

Pri komplexnom hodnotení možného vplyvu na podzemné vody v tunelovom úseku navrhovaných variantov možno konštatovať, že k určitému vplyvu počas výstavby aj prevádzky na podzemné vody môže dôjsť a to nielen z kvalitatívneho, ale aj kvantitatívneho hľadiska. Počas razenia tunela pri úniku znečisťujúcich látok do zvodneného horninového prostredia môže dôjsť ku kontaminácii podzemných vôd a taktiež drénovaním podzemných vôd tunelovou rúrou sa môže zmeniť režim podzemných vôd v danej hydrogeologickej štruktúre, čo je uvedené v prílohe hydrogeologického posúdenia záujmového územia.

Počas prevádzky je prakticky možná len kontaminácia podzemných vôd pri nesprávnej prevádzke, resp. pri havarijných stavoch. Je potrebné však navrhnúť technické a prevádzkové opatrenia na elimináciu, resp. zmiernenie negatívnych dopadov na podzemné vody.

Z kvalitatívneho hľadiska nepriamym vplyvom na povrchové a podzemné vody (predpokladané zdroje kontaminácie) môžu byť aj :

- kontaminácia vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov
- počas prevádzky možná kontaminácia vôd odpadovými vodami stekajúcimi z povrchu vozovky (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečisťujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy).

#### Prírodné liečivé vody

Vzhľadom na to, že trasa rýchlostnej cesty nezasahuje do ochranných pásiem týchto vôd, vplyvy sa nepredpokladajú.

#### **Vplyvy na pôdu**

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na pôdu, je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčností časti pôdneho fondu. Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby posudzovanej komunikácie na pôdny fond môžeme zaradiť:

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

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

- výrubmi lesných porastov a manipuláciou s drevom
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybom stavebných mechanizmov

Pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych

případoch daný vplyv nevratný. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Prevádzkou rýchlostnej cesty sa neočakáva významný vplyv na kvalitu pôdy. Hlavným kvantitatívnym kritériom vyjadrujúcom vplyv na pôdu je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesného pôdneho fondu.

Zábery pôdy boli podľa správy o hodnotení vypočítané orientačne v technickej štúdii na základe predpokladaného záberu zemným telesom navrhovaných variantov a sú uvedené v nasledovnej tabuľke v m<sup>2</sup>.

Variant	PPF	LPF	Celkom
<b>Fialovo – ružový</b>	1 107 176	9 155	1 116 331
<b>modrý</b>	1 121 267	12 194	1 133 461

Po presnom zameraní vybraného variantu trasy budú spresnené zábery PPF a LPF. Podľa vyhodnotenia bonity pôdy v záujmovom území prevládajú poľnohospodárske pôdy od 5 stupňa kvality vyššie

#### **Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy**

Líniové stavby predstavujú pre zachovanie biodiverzity značné riziko. Ohroziť ju môžu priamo (vymiznutím druhov v zničených alebo degradovaných biotopoch) a nepriamo (napr. strata potravinových zdrojov pre niektoré druhy, ich izolácia a nemožnosť prekonať vzdialenosť medzi prírodnými biotopmi). Ak sú biotopy a populácie v nich žijúce fragmentované do malých skupín a prepojenie medzi nimi je narušené, môže byť ich dlhodobá existencia narušená. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k príbuzenskému kríženiu. Tento vplyv sa však týka najmä líniových prvkov ako sú diaľnice a rýchlostné cesty, ktoré v území vytvárajú ťažko prekonateľnú prekážku. V poslednom období má významný vplyv na zver aj hluk, ktorý je potrebné taktiež definovať ako nepriaznivý. Pri hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné brať do úvahy predpokladané vplyvy priame, nepriame, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, dočasné, dlhodobé a trvalé a vplyvy vyvolané počas výstavby navrhovanej činnosti a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

#### Vplyvy počas výstavby

Priame vplyvy na biotu spočívajú vo fyzickej likvidácii niektorých ekosystémov (rastlín a živočíchov) záberom územia pre teleso rýchlostnej cesty a vytvorením podmienok pre šírenie ruderalných druhov. Vybudovaním novej rýchlostnej cesty dochádza k fragmentácii pôvodne celistvých ekosystémov, v ktorých rýchlostná cesta vystupuje ako bariéra. Pri stavebných prácach dochádza často k mechanickému poškodzovaniu ekosystémov v okolí stavby. Okrem toho výstavba môže negatívne ovplyvniť funkcie biotopov (napr. znečistením vodného toku, zanášanie dna jemnozrnnými sedimentmi). Pri hodnotení významnosti vplyvov je potrebné brať do úvahy biotickú významnosť územia, ktorým trasa rýchlostnej cesty povedie, plošný rozsah priameho zásahu i intenzitu zásahov do prírodného prostredia, súvisiacu s náročnosťou výstavby. Trasa variantov rýchlostnej cesty prechádza v km 0,0 – cca km 8,0 údolnou nivou rieky Slaná, ďalej po tunel Soroška veľkoplošnou poľnohospodársky obrábanou pôdou, potom tunelom Soroška a nakoniec údolnou nivou rieky Slaná. Vo všetkých úsekoch dôjde k nepriaznivým vplyvom na biotu.

Nový dopravný koridor v krajine bude predstavovať bariéru v migrácii živočíchov, nakoľko celý úsek rýchlostnej cesty bude oplotený. Bariérový efekt bude obzvlášť významný v úseku medzi Soroška po koniec úseku a v katastri obce Brzotín pri rybníkoch, kde je potrebné zabezpečiť podchody pre obojživelníky a ekodukty pre vyššiu zver.

Pri razení tunela môže dôjsť k zásahu do krasových dutín–jaskýň Hrušovskej jaskyne prípadne do nových ešte neznámych dutín - jaskýň. Čo možno považovať za významnému negatívne vplyvu.

Pomerne významný negatívny účinok bude mať zásah do celistvosti brehových porastov pri premostení riek, ku ktorému dochádza pri oboch variantných riešeniach. Prejaví sa likvidáciou porastov v inundácii riek a zásahom do regionálneho biokoridoru výstavbou mostných objektov. Stavebná činnosť sa v etape výstavby negatívne prejaví na vegetácii a faune (hluk, exhaláty, potenciálna kontaminácia povrchových vôd ropnými látkami a zanášanie dna kalmi)

Z ďalších priamych vplyvov je možné identifikovať napr.:

- čiastočný zásah do Národného parku Slovenský kras a tretieho stupňa územnej ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. ( hlavne u modrého variantu),
- potenciálna možnosť narušenia biotopov európskeho významu,
- pri prípravných a stavebných prácach a vplyvom zmien vznik nových rastlinných spoločenstiev a nových biotopov,
- riziko šírenia nepôvodných (invázných) druhov, najmä vo východnej časti riešeného územia, v ktorej je výskyt invázných rastlín zriedkavejší,
- riziko šírenia ruderalnej vegetácie.

Nepriamo vplyvy predstavujú napr.:

- vplyvy na brehovú vegetáciu (najmä v úsekoch, kde sa predpokladá vedenie trasy v ich bezprostrednej blízkosti - úsek Torysy v blízkosti Košických Olšian),
- riziká kontaminácie pôdy a vody ropnými látkami (napr. pri haváriách stavebných mechanizmov).

#### Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa v blízkosti komunikácie prejaví predovšetkým vplyv hluku a exhalátov. Hluk z dopravy bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase hniezdenia.

Blízke okolie rýchlostnej cesty môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok. Kontaminácia asimilačných orgánov rastlín v okolí komunikácie sa môže následne prejavíť v potravinovom reťazci negatívnym vplyvom na zdravotný stav a reprodukciu živočíchov. Tak ako v prípade vplyvov počas výstavby, tak aj počas prevádzky navrhovanej činnosti predpokladáme riziko šírenia nepôvodných (invázných) druhov a ruderalnej vegetácie.

Z hľadiska porovnania významnosti negatívnych dopadov počas obdobia výstavby a prevádzky variantov vychádza lepšie fialovo-ružový variant, nakoľko zasahuje v menšom rozsahu do Národného parku Slovenský kras a tretieho stupňa územnej ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z.

#### **Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz**

Výstavbou rýchlostnej cesty dôjde k zásahu do scenérie krajiny, a to predovšetkým pri budovaní mohutných telies križovatiek a mostov. Minimalizácia negatívneho účinku vedenia rýchlostnej cesty nad terénom bola riešená optimalizáciou jej nivelety a návrhom mostných objektov. Začlenenie rýchlostnej cesty i ostatných objektov rýchlostnej cesty do krajiny bude spočívať predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné aj životné prostredie. Na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty, v priestoroch vetiev križovatiek, ako aj na svahoch preložiek cestných komunikácií v blízkosti rýchlostnej cesty, budú riešené zahustené kríkové výsadby a skupinové výsadby rôznych druhov stromov tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou výškovou a farebnou štruktúrou. Zároveň v miestach navrhovaných prechodov umožňujúcim migráciu zveri bude pozdĺž oplotenia rýchlostnej cesty riešená vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri ku týmto prechodom.

Ďalším faktorom ovplyvnenia štruktúry krajiny budú portály tunelov pričom bude potrebné portály dôsledne architektonicky začleniť ako nový krajínovotvorný prvok do prírodného prostredia tak, aby boli minimalizované negatívne vplyvy vnímania nového technického prvku v prírodnej štruktúre územia. Naproti tomu vlastný tunel má len minimálny vplyv na štruktúru

krajiny. Uvedené opatrenia zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej pôdy a krajinnotvornej zelene.

### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre prechádza cez územia NATURA 2000 a prvky ÚSES, ktoré sa nachádzajú v blízkosti, resp. sú navrhovanými variantmi rýchlostnej cesty R2 atakované. Varianty majú vplyv v nasledujúcich úsekoch:

#### CHRÁNENÉ ÚZEMIA

- Národný park Slovenský kras modrý variant v km 17,0 – 21,810  
fialovo – ružový variant v km 16,450 – 19,980

#### NATURA 2000

- SKCHVÚ 027 Slovenský Kras modrý variant v km 0,000 – 4,000  
fialovo – ružový variant v km 0,000 – 4,000  
modrý variant v km 17,0 – 22,280  
fialovo – ružový variant v km 15,250 – 20,740  
obidva varianty - Hrušovská jaskyňa - tunel Soroška
- UEV Slaná modrý variant v km 1,700 – 1,770  
fialovo – ružový variant v km 1,700 – 1,770  
modrý variant v km 3,640 – 3,700  
fialovo – ružový variant v km 3,720 – 3,780

#### Vplyvy na ochranu vodohospodárskych oblastí a vodných zdrojov

Obidva varianty prechádzajú cez CHVO Horného vrchu a to v tunelových úsekoch ružovo-fialový variant v km 18,0-20,5 a modrý variant v km 17,0-22,0. V týchto úsekoch je predpoklad ovplyvnenia podzemných vôd v hydrogeologickej štruktúre CHVO, čo je uvedené v časti vplyv na podzemné vody. Priame vplyvy na vodné zdroje predpokladáme pri oboch variantoch a to v km 20,0 ružovo-fialového variantu a v km 22,0 modrého variantu, kde oba varianty môžu ovplyvniť kvalitu aj kvantitu vodného zdroja obce Hrušov (Eveteš), resp. pri variante modrom v km 16,200 kde bude kvantitatívne ovplyvnený vodný zdroj obce Lipovník (Studená studňa).

Podľa vyjadrenia obce Brzotín, trasa rýchlostnej cesty je v blízkosti vodného zdroja - vrt R-12C, ktorý napája verejný vodovod obce Brzotín a ďalších obcí. Vodný zdroj v dokumentácii nie je identifikovaný.

#### Vplyvy počas výstavby a prevádzky

Stratou istej plochy lesných habitatov ako i relatívneho klľudu lesných porastov dôjde ku kvalitatívnym zmenám v danej lokalite vo vzťahu k vtáctvu. Aj keď nejde o priame fyzické ohrozenie jednotlivcov, dôjde k ich systematickému vyrušovaniu a neskôr aj k zvýšenej kolízií s idúcimi autami na rýchlostnej ceste. Kolízne miesta sa dajú čiastočne zmierniť vybudovaním stien a zábran proti nízko lietajúcim vtákom ponad rýchlostnú cestu.

Nejestvujú však dokonalé a účinné opatrenia za zabránenie mortality vtáctva pri kolízií s dopravou na rýchlostnej ceste, jedinou možnou kompenzáciou je osadzovanie hniezdnych podloží mimo fatálny dosah rýchlostnej cesty. Isté druhy vtáctva však priamo vyhľadávajú takéto koridory a ich ekotónové oblasti (napr. vysadená krovinatá vegetácia), čo priťahuje niektoré druhy najmä dravcov. Vtáctvo si postupne zvyká na permanentné rušenie, iné druhy sa natrvalo presídľia od daného územia mimo dosah rušivých prvkov. Miera negatívneho vplyvu na vtáctvo sa však nedá vyjadriť, je však pravdepodobné, že rýchlostná cesta a jej využívanie prinesie do danej lokality taký vplyv.

Výstavba rýchlostnej cesty pravdepodobne aj napriek realizácii opatrení spôsobí zánik časti populácií rastlín a živočíchov. Priamy dopad budú mať zemné práce, pri ktorých budú likvidované rastliny, zemné hniezda a úkryty, ako aj jedince niektorých druhov, najmä

bezstavovcov, prípadne drobných zemných cicavcov či plazov viazaných na aluviálne lúky a biotopy brehových porastov.

Z hľadiska vyhodnotenia vplyvov počas výstavby a prevádzky jednotlivých variantov na chránené územia a ich ochranné pásma vychádza lepšie fialovo-ružový variant, nakoľko zasahuje v menšom rozsahu do lesného porastu Národného parku Slovenský kras.

Bariérový efekt líniovej stavby bude potrebné zmierniť ekoduktami a podchodmi.

### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Z identifikovaných vplyvov na ÚSES možno pre posudzované varianty z hľadiska nadregionálneho a regionálneho uviesť nasledovné:

#### ÚSES

- Regionálny biokoridor – Alúvium Slanej                      obidve varianty v km 1,700
- Regionálny biokoridor – Turnianska dolina                      fialovo – ružový variant v km 22,200  
   modrý variant v km 23,600
  
- Nadregionálny biokoridor – Gemerská pahorkatina – Domica – Silická planina –  
    Horný vrch – Zádielska dolina                                      fialovo – ružový variant v km 17,860 a 31,300  
   modrý variant v km 19,920 a 32,900
  
- Regionálne biocentrum – Horný vrch                      modrý variant v km 21,315 – 21,760  
   fialovo – ružový variant v km 18,917 – 20,0

Vplyv na regionálne biokoridory budú najvýraznejšie v období výstavby rýchlostnej cesty, najmä pri prekonávaní biokoridorov hydrických, kedy predpokladáme najväčší vplyv na vodný tok a brehové porasty.

Pre migráciu živočíchov sa navrhuje vybudovať nasledovné objekty na trase rýchlostnej cesty R2: v km 3-4 (hranica katastrálnych území obcí Slavec a Brzotín) vybudovať ekodukt, v km 6-7 vybudovať šesť rámových priepustov o minimálnych rozmeroch 150x150 cm, v km 14 vybudovať ekodukt, v km 24-24 vybudovať tiež ekodukt, v km 27-30 vybudovať šesť rámových priepustov s už spomínanými minimálnymi rozmermi a na konci trasy v km 33 vybudovať ekodukt. Rámové (klenbové) priepusty bez spodnej steny by mali zabezpečiť bezpečný prechod pre drobné živočíchy do veľkosti vydry a jazveca. Ekologické mosty navrhujeme vybudovať o šírke 60 m s rozšíreným nástupom a zúženým stredom. Povrch nadchodu musí byť pokrytý zeminou o mocnosti 0,5 – 2m, čo umožňuje rast bylinnej a krovitej vegetácie, vrátane malých stromov. Použitá vegetácia má plynule prechádzať z okolia na teleso mostu.

Z hľadiska porovnania jednotlivých variantov vychádza v tomto smere horšie modrý variant, nakoľko pretína regionálny biokoridor križovatkou Lipovec (kde je dosť problematické zabezpečiť bezpečný prechod zvery), variant fialovo-ružový križuje koridor veľkou estakádou.

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

Výstavbou rýchlostnej cesty R2 sa nezmení využívanie zeme v dotknutej časti územia až na zabratú poľnohospodársku a lesnú pôdu. Najväčšiu časť plochy navrhovaných variantov dnes zaberá poľnohospodárska pôda, pričom dôjde k jej záberu. Na intenzitu využitia územia bude mať predmetná rýchlostná cesta len dočasný vplyv počas výstavby, počas prevádzky nepredpokladáme významné obmedzujúce vplyvy na intenzitu využitia okolitého územia vzhľadom na to, že budú zrealizované všetky technické opatrenia, ktoré eliminujú nepriaznivé vplyvy.

### Priemysel a služby

Z hľadiska širších súvislostí je možné vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako kladný, nakoľko umožňuje rýchlejšie dopravné napojenie. Je predpoklad, že skvalitnením dopravnej infraštruktúry dôjde k zatraktívneniu územia a jeho rozvoju. Trasa navrhovaných variantov nezasahuje do žiadneho priemyselného areálu, ani do areálu služieb a ani neobmedzuje ich rozvoj.

### Súčasnú urbanizáciu územia

Obidva varianty sú situované mimo súčasného intravilánu obcí Slavec, Brzotin, Jovice, Krásnohorské Podhradie Lipovník, Jablonov nad Turňou.

### Poľnohospodársku výrobu

Vplyv plánovanej výstavby posudzovaných variantov na poľnohospodársku výrobu bude z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy negatívny, pričom veľkosť trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy v posudzovanom území závisí od navrhovaného variantu. Záberom pôdy dôjde k zníženiu produkcie poľnohospodárskych plodín a k rozdeleniu jednotlivých poľných celkov. Počas výstavby sa dočasne ovplyvní prevádzka najmä na prístupových cestách k poliam v rámci oboch variantov a k poľnohospodárskym podnikom.

### Lesné hospodárstvo

Oba varianty rýchlostnej cesty sú navrhnuté aj cez lesné pozemky pričom záber vo variante Fialovo-ružovom je 9 155 m<sup>2</sup> a vo variante modrom 12 194 m<sup>2</sup>, z čoho vyplýva o niečo vhodnejší variant fialovo-ružový. Celkovo možno tento vplyv vzhľadom na celkový záber hodnotiť ako minimálny.

### Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Výstavba rýchlostnej cesty bude sprostredkované pozitívne vplývať na rozvoj aktivít spojených so zabezpečovaním služieb na uspokojenie zvýšenej návštevnosti tohto územia vzhľadom na výhodné dopravné sprístupnenie prostredníctvom kapacitnej rýchlostnej cesty a plánovaných križovatiek.

### Technická infraštruktúra

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k významným vplyvom výstavby rýchlostnej cesty zaradiť aj kolízie s existujúcimi komunikáciami, vodnými tokmi, kanalizáciami a vodovodmi, tranzitným ropovodom a plynovodom, elektrickými vedeniami VVN, VN a NN a slaboprúdovými vedeniami.

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

Nie sú žiadne vplyvy.

### **Vplyvy na archeologické náleziská**

Navrhované varianty kolidujú s archeologickým lokalitami nasledovne:

Archeologické lokality	Variant ružovo-fialový	Variant modrý
dĺžka	19 814 m	20 735 m

Preto je nutnú zabezpečiť podrobný archeologický prieskum pred začatím stavby.

### **Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality**

Nie sú žiadne vplyvy.

### **Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Nie sú žiadne vplyvy.

### **Iné vplyvy**

#### Vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru

#### Vplyvy počas výstavby

Rýchlostná cesta R2 je v oboch variantoch situovaná v novej polohe. Počas výstavby bude stavenisko rozdelené na viacero úsekov vzhľadom na celkovú dĺžku študovaného úseku, na časový horizont potreby z hľadiska kapacity komunikácie a vzhľadom na množstvo prekážok ako sú vodné toky a cestné komunikácie. Stavenisko bude prístupné po existujúcich komunikáciách I. II. a III. triedy a po miestnych a poľných prístupových cestách resp. po dočasných prístupových cestách vybudovaných v rámci stavby. Časť úseku bude realizovaná v dotyku s verejnou premávkou (variant fialovo-ružový v km cca 4,500 –9,100, v km 27,200-30,100 a MÚK, variant modrý v km 28,800-31,700 a v MÚK, kde je trasa rýchlostnej cesty R2 vedená v trase existujúcej cesty I/50), nedôjde však k podstatnému obmedzeniu verejnej premávky a práce sa budú môcť rozvinúť v celom rozsahu. Budú riešené náhradné prekládky cesty I/50 v predstihu a budú budované obchádzkové trasy jednak po existujúcich komunikáciách a jednak po dočasných obchádzkových komunikáciách budovaných v rámci stavby.

#### *Vplyvy počas prevádzky*

Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 v novej polohe bude mať pozitívny vplyv na dopravu v celej oblasti jedná sa o nasledovné pozitíva:

- prepojenie celého Slovenska južnou trasou,
- presmerovanie tranzitnej dopravy z cesty I/50 na rýchlostnú cestu R2,
- minimalizáciu preukazných negatívnych vplyvov z dopravy na obyvateľstvo ako sú hluk, znečistenie ovzdušia a nehodovosť,
- odstránenie nevyhovujúceho cestného horského prechodu cez Sorošku, ktorý za súčasného stavu cesty a za súčasného smerového a výškového vedenia nespĺňa už dnes podmienky pre stávajúcu dopravu,
- na rozvoj priemyslu a cestovného ruchu.

Riešený úsek rýchlostnej cesty R2 má veľký dopravný význam aj z hľadiska koncepcie rozvoja základnej a nadradenej cestnej siete. Úsek rýchlostnej cesty R2 v predmetnom úseku má vplyv aj pre medzinárodné dopravné väzby, nakoľko bude plniť významnú dopravnú funkciu v rámci medzištátnych dopravných vzťahov v hospodársky a ekonomicky silnom regióne. Prostredníctvom celého úseku rýchlostnej cesty je prepojený na diaľnicu D1. Súčasne je významný dopravný koridor do Ukrajiny a prostredníctvom rýchlostnej cesty R4 do Maďarska a Poľska.

#### **Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi**

Z komplexného posúdenia očakávaných významných vplyvov je zrejmé, že navrhovaná činnosť je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodná na realizáciu aj z hľadiska relevantných právnych predpisov.

#### **Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie**

Prevádzkové riziká počas výstavby možno identifikovať nasledovne:

- geotechnické riziká
- riziká výskytu podzemných priestorov a jaskýň v trase tunela
- technologické riziká výstavby s dôrazom na tunel
- znečistenie povrchových, podzemných vôd a horninového prostredia pri úniku ropných látok zo stavebných strojov
- klimatické riziká
- havárie a požiar
- povodne
- kolízie s migrujúcou zverou
- zlyhanie ľudského faktora, terorizmus

- dopravné kolízie na existujúcich cestách

#### *Počas prevádzky*

- závažné dopravné nehody
- zlyhanie prevádzkovej technológie v tuneloch a požiar
- extrémne klimatické podmienky
- povodne
- výpadok energetických zdrojov
- zlyhanie ľudského faktora, terorizmus

Možno konštatovať, že v hodnotenej oblasti sa nevyskytujú zdroje s neprijateľným rizikom pre spoločnosť, ak budú prísne dodržiavané opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a dodržiavané všetky prevádzkové a havarijné plány.

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

Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre prechádza cez územia NATURA 2000 a prvky ÚSES, ktoré sa nachádzajú v blízkosti, resp. sú navrhovanými variantmi rýchlostnej cesty R2 atakované. Varianty majú vplyv v nasledujúcich úsekoch:

#### CHRÁNENÉ ÚZEMIA

- Národný park Slovenský kras  
modrý variant v km 17,0 – 21,810  
fialovo – ružový variant v km 16,450 – 19,980

#### NATURA 2000

- SKCHVÚ 027 Slovenský Kras  
modrý variant v km 0,000 – 4,000  
fialovo – ružový variant v km 0,000 – 4,000  
modrý variant v km 17,0 – 22,280  
fialovo – ružový variant v km 15,250 – 20,740  
obidva varianty - Hrušovská jaskyňa - tunel Soroška
- UEV Slaná  
modrý variant v km 1,700 – 1,770  
fialovo – ružový variant v km 1,700 – 1,770  
modrý variant v km 3,640 – 3,700  
fialovo – ružový variant v km 3,720 – 3,780

Vplyvy, ktoré boli identifikované v procese posudzovania riešiť opatreniami, príp. kompenzáciami podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

### **VI. ZÁVERY**

#### **1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti**

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zvažili všetky očakávané kumulatívne pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so



zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti

### **s a o d p o r ú č a**

navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R2 Gombasek – Včeláre“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

## **2. Odporúčaná variant**

Na základe priebehu celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti (technická dokumentácia, zámer, správa o hodnotení, stanoviská, záznamy z verejných prerokovaní, odborný posudok) ako aj jednaní počas spracovávania odborného posudku, odporúčaným variantom je

### **variant fialovo-ružový**

## **3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti**

Z návrhu technického riešenia, jeho environmentálneho hodnotenia v správe o hodnotení, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, obcí ako aj na základe odporúčaní z posudku na správu o hodnotení, sa odporúčajú tieto podmienky:

### **pred zahájením výstavby**

Vykonať monitoring migrácie živočíchov a na základe tohto v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR upresniť lokalizáciu a technické riešenie navrhnutých priechodov cez rýchlostnú cestu (predpokladané trvanie monitoringu cca 1 rok)

V rámci riešenia stretov záujmov stavby rýchlostnej cesty a ochrany prírody zabezpečiť definovanie obojstranne prijateľných podmienok pre realizáciu stavby.

### **opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy**

1. aktualizovať dopravnú-inžiniersky prieskum
2. aktualizovať hlukový štúdiu
3. realizovať inžiniersko-geologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické riešenie stavby, zvýšenú pozornosť venovať hlavne tunelu a mostným objektom
4. preskúmať geofyzikálnymi metódami možnosti výskytu jaskýň, ich možného priebehu a rozsahu v spolupráci so zástupcami ŠOP SR, Správy slovenských jaskýň
5. realizovať hydrogeologický prieskum pre určenie podmienok ochrany podzemných vôd najmä v krasovom území tunelového úseku s uvedením časového harmonogramu monitoringu (s uvedením akú dlhú dobu pred začiatkom výstavby sa odporúča monitoring uvádzaných prameňov)
6. v úseku tunela Soroška zrealizovať pyrotechnický prieskum
7. spracovať posúdenie vplyvu stavby na vodné zdroje
8. preveriť vplyv stavby na vodný zdroj obce Brzotín - vrt RC-12
9. zhodnotiť riziká znečistenia podzemných vôd, zhoršenia ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívania vodných zdrojov jednak počas výstavby tunela, ako aj počas prevádzky a predložiť na RÚVZ navrhované opatrenia, ktoré tieto riziká eliminujú
10. dokladovať, že pri výstavbe rýchlostnej cesty nedôjde k zásahu do plynulého zásobovania obyvateľstva pitnou vodou
11. v spolupráci so ŠOP SR spresniť umiestnenie priepustov, ekoduktov a podchodov pre

- zver na základe monitoringu migračných koridorov (km 6 - 7, km 27 - 30). Umiestnenie, technické riešenie a počet priepustov, ekoduktov a podchodov je potrebné konzultovať so Správou NP Slovenský kras
12. realizovať pedologický prieskum
  13. realizovať dendrologický a biologický prieskum
  14. realizovať protikorózný a geoelektrický prieskum,
  15. realizovať architektonickú štúdiu hlavných mostných objektov, SSÚR, odpočívadiel a portálov tunela
  16. aktualizovať imisnú štúdiu
  17. v úseku Jablonov-Hrhov-Včeláre modelovaním preveriť veterné pomery a navrhnuť opatrenia proti nárazovému vetru (vetrolamy, zemné valy)
  18. upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti
  19. navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch telesa rýchlostnej cesty
  20. navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia tzn. využiť predovšetkým geograficky pôvodných a tradičných druhov drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov )
  21. vypracovať projekt zneškodňovania odpadov
  22. osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd
  23. riešiť strety záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení
  24. v technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov (sklony svahov navrhnuť na základe výpočtu stability)
  25. navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby
  26. vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu)
  27. navrhnuť environmentálne vhodné umiestnenie stavebných dvorov a depónií
  28. vzhľadom na nedostatok zemín z výkopov pre násypové teleso rýchlostnej cesty zhodnotiť miestne zdroje využiteľných zemín z ťažby nerastných surovín (hlady, depónie hlušiny a pod.)
  29. navrhnuť mimostaveniskové trasy prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne tzn. lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie. V prípade využívania komunikácií v zastavenej zóne urobiť potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov ako sú napr. znížená rýchlosť, úprava vozovky
  30. vypracovať plán organizácie výstavby a environmentálny plán výstavby

#### **vlastnícke vzťahy**

V predstihu zabezpečiť riešenie majetko-právneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v trase navrhovanej komunikácie podľa platnej legislatívy.

Zohľadniť požiadavky obce Jablonova nad Turňou:

1. zohľadniť rozvojové zámery obce v celom úseku katastri obce Jablonov nad Turňou.
2. zohľadniť a ponechať výstavbu záhradkárskeho chat.
3. počas výstavby doriešiť vhodné prístupové cesty k záhradkárske lokalitám.

#### **opatrenia počas výstavby stavby**

1. realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia
2. vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne ich ochrániť oplotením)

3. v rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby
4. riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov
5. likvidovať banské vody nie len sedimentáciou, ale tiež príslušnou neutralizáciou
6. na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu
7. z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd
8. výrub stromovej a krovitej zelene realizovať výlučne v mimohniezdnom a mimovegetačnom období a len v nevyhnutnom rozsahu
9. dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov
10. v prípade nálezu podzemných priestorov je potrebné pozastaviť stavebné práce a objav neodkladne nahlásiť orgánu ochrany prírody
11. zabezpečiť záchranný archeologický výskum pred začiatkom výstavby
12. pri výstavbe tunela v prípade narazenia na dutinu - jaskyňu je nutné práce zastaviť a nález oznámiť ŠOP Správe Slovenských jaskýň, Hodžova 11, 031 01 Liptovský Mikuláš, tel. 421/(0)44/5536101, fax.044/5536311,E-mail:caves@ssj.sk (podľa zákona č.543/2002 Z. z. §24 ods. 13)
13. zabezpečiť odborný dozor počas razenia tunela v súčinnosti so ŠOP SR, Správa slovenských jaskýň
14. nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve
15. pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období
16. ornicu a podornicu z trasy komunikácie odstrániť, ornicu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy
17. po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam
18. odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením
19. vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy
20. zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia podľa schválenej projektovej dokumentácie vypracovanej podľa TP06/2008 vydaných MDPaT SR
21. zabezpečiť environmentálny dozor
22. zhotoviteľ stavby musí nakladať so všetkým odpadom podľa zákona o odpadoch č.223/2001 Z.z. v znení neskorších zmien ako aj podľa vyhlášok MŽP SR č.283/2001 a č. 284/2001 v znení neskorších zmien

#### **opatrenia počas prevádzky stavby**

1. zabezpečiť pokračovanie monitoringu vybraných zložiek životného prostredia podľa odporúčaní z poprojektovej analýzy monitoringu
2. vykonať poprojektovú analýzu monitoringu s prijatím opatrení v prípade, ak posudzované zložky životného prostredia budú zaťažené viac, ako boli predpoklady
3. zrealizovať opatrenia a technické riešenia uvedené v bode
4. nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov

#### **prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce**

Je potrebná kooperácia dodávateľa stavby s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby

#### **iné opatrenia**

1. v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.
2. v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV v Nitre).
3. v ďalšom stupni dokumentácie preveriť možnosť umiestnenia odpočívky mimo k.ú. Slavec.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona v súčinnosti s RÚVZ Rožňava na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov a rezortného orgánu, dotknutých obcí, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk občanov a vypracovaného odborného posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku, pričom opodstatnené pripomienky sú premietnuté do záverečného stanoviska v návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“, VALBEK, s.r.o. Kutuzovova 3, 821 03 Bratislava, september 2009
- Dokumentácia technickej štúdie „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“, Alfa 04, a. s., Jašíkova 6, 821 03 Bratislava
- Rozsah hodnotenia pre Správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R2 Gombasek - Včeláre“ vydaný MŽP SR zo dňa 21.1. 2009, j. č. 12010/08-3.4/ml
- Stanoviská k správe o hodnotení
- Zápisnice z verejných prerokovaní správy o hodnotení
- Odborný posudok na správu o hodnotení

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z.

Spracovatelia správy o hodnotení posudzovali a vyhodnotili nasledovné varianty:

- variant fialovo-ružový
- variant modrý
- nulový variant

Pri odporúčení variantu sa vychádzalo z týchto podkladov:

Výber variantu **podľa spracovateľa správy**, ako aj všetkých účastníkov procesu posudzovania podľa § 33, 34 a 35 zákona č. 24/2006 Z. z.: spracovatelia správy o hodnotení odporúčajú pre realizáciu variant fialovo-ružový.

Výber variantu **podľa stanovísk** podľa § 34 a § 35 zákona: prevažovala preferencia fialovo-ružového variantu,

Výber variantu **podľa došlých stanovísk** od jednotlivých orgánov a organizácií je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

	Variant fialovo-ružový		Modrý variant	Iné
	Súhlasné stanovisko	Súhlasné stanovisko s podmienkami	Súhlasné stanovisko	
Rezortný orgán	MDPT SR			
Dotknutý orgán		Ministerstvo životného prostredia SR – sekcia vôd		
		Ministerstvo životného prostredia SR – OOPaK		
		Ministerstvo životného prostredia SR – geologická sekcia		
				Ministerstvo zdravotníctva SR
	Ministerstvo obrany SR			
				Ministerstvo kultúry SR
	Úrad košického samosprávneho kraja			
		Krajský úrad životného prostredia v Košiciach		
	Krajský úrad pre cestnú dopravu a PK			
	Krajský pozemkový úrad			
		Obvodný úrad životného prostredia Rožňava		
	Obvodný úrad pre cestnú dop. a PK Rožňava			
	Obvodný banský úrad			
	Obvodný lesný úrad Rožňava			
	Úrad pre reguláciu železničnú dopravy, Košice			
		Štátna ochrany prírody SR		
		Správa Slovenských jaskýň		
	Štátne lesy, OZ Rožňava			
Dotknutá obec	Mesto Rožňava			
		Obec Slavec		
	Obec Brzotín			
		Obec Jablonov nad Turnou		

Výber variantu **podľa výsledkov verejných prerokovaní:** vyplynul názor, že navrhovaná trasa vo fialovo-ružovom variante je po dodržaní stanovených podmienok a opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie a požiadaviek občanov prijateľná.

Výber variantu **podľa spracovateľa odborného posudku:** odporúča variant fialovo-ružový.

#### Určenie variantu na realizáciu

Po zvážení všetkých vplyvov, vyjadrení, hodnotenia vplyvov na životné prostredie, ako najvhodnejší variant pre pokračovanie prípravy a výstavby „Rýchlostnej cesty R2 Gombasek – Včeláre“ sa odporúča **variant fialovo-ružový**.

Z porovnania variantov, u ktorých boli zohľadnené environmentálne, zdravotné a ekonomické aspekty a technická realizovateľnosť sa ako optimálny javí variantov s vedením trasy v mieste prechodu **cez Sorošku tunelom**.

Odporúčaný variant musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR.

Z priebehu posudzovania vyplynulo, že navrhovaná trasa je v porovnaní s nulovým variantom optimálnym riešením. Z došlých stanovísk od dotknutých subjektov a z verejných prerokovaní správy o hodnotení vyplynulo, že ani jeden subjekt nebol proti navrhovanej činnosti. Najzávažnejšie pripomienky boli od orgánov ochrany prírody a krajiny z hľadiska vplyvov na podzemné a povrchové vody a vplyvov na faunu, flóru a biotopy (požiadavka vybudovať priepusty, nadchody a podchody). Riešenie problémov v týchto oblastiach bude rozpracované v ďalšom stupni prípravy stavby. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti bude vykonávaný monitoring vybraných prvkov životného prostredia počas výstavby a počas prevádzky. Pri navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú vplyvy presahujúce štátne hranice, prevádzka cesty nebude ovplyvňovať životné prostredie susedných štátov.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa očakáva odľahčenie dotknutých obcí od nákladnej tranzitnej dopravy, úspora prevádzkových nákladov vozidiel a času užívateľov komunikácie, zníženie nehodovosti a plynulosť dopravy.

Všetky relevantné pripomienky zo stanovísk a záznamov z verejných prerokovaní správy o hodnotení sú zahrnuté v bode VI. 3. Tohto záverečného stanoviska - Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti. Navrhnuté opatrenia sú realizovateľné, niektoré nejasnosti bude potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy doriešiť. Realizácia stavby je z hľadiska vplyvov na životné prostredie prijateľná, v celospoločenskom vnímaní potrebná a všeobecne verejnosťou očakávaná.

Realizácia navrhovanej činnosti objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou projektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov.

#### 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku rýchlostnej cesty je potrebné spracovať v **projekte monitoringu** vybraných zložiek životného prostredia, ktorý musí spĺňať náležitosti TP06/2008 „Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie“ vydaných MDPaT SR a mal by byť zameraný najmä na sledovanie vplyvov činnosti v rôznych štádiách prípravy, výstavby a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách.

Monitorovanie je potrebné zamerať najmä na:

- hluk a vibrácie pred, počas a po výstavbe vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu a rekreačných zón,
- odpadové vody z kanalizácie rýchlostnej cesty na vyústení do recipientov,

- sledovanie režimu a kvality podzemných vôd pred, počas a po výstavbe a to v rozsahu podľa odporúčaní hydrogeologického prieskumu (vybudovanie systému monitorovacích vrtov),
- sledovanie vplyvu na horninové prostredie podľa odporúčaní inžiniersko-geologického prieskumu,
- biotu v kontaktných chránených územiach, územiach NATURA 2000 a dotknutých biotopoch podľa výsledkov biologického prieskumu pred, počas a po výstavbe,
- migračné cesty zveri vo vzťahu k bariérovému efektu a to pred a počas výstavby a účinnosti navrhovaných opatrení pre zabezpečenie migračných koridorov zveri (ekoduktov) počas prevádzky,
- geotechnický monitoring počas a po výstavbe tunela,
- monitoring vodných zdrojov podľa odporúčaní hydrogeologického posúdenia,
- monitoring podzemných jaskynných priestorov systému Hrušovskej jaskyne vrátane podzemných tokov.

Presný rozsah monitoringu bude možné určiť na základe vykonaných prieskumov, odborných štúdií a posudkov v ďalšom stupni PD.

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

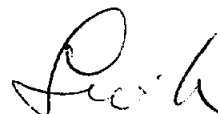
Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

### 1. Meno spracovateľa záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR  
odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Ing. Milan Luciak



v spolupráci s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva  
so sídlom v Rožňave

### 2. Potvrdenie správnosti údajov

Mgr. Daniela Žišková  
riaditeľka odboru hodnotenia a  
posudzovania vplyvov na ŽP  
Ministerstvo životného prostredia SR



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

### 3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska:

Bratislava 27. 4. 2010

