

C.X. VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

C.X.1 Základné informácie o zámere

Názov

Rýchlostná cesta R3 Zvolen - Šahy

Účel

Účelom realizácie navrhovanej rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy je vybudovanie kapacitnej, rýchlej, bezpečnej a plynulej cesty s vysokým technickým a prevádzkovým komfortom pre zabezpečenie súčasných a výhľadových dopravných nárokov, prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako ja z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.

Umiestnenie stavby v území

Stavba je umiestnená na území Banskobystrického a Nitrianskeho kraja v okresoch: Zvolen, Krupina, Levice.

Dotknuté sú nasledovné katastrálne územia:

Okres Zvolen: Budča, Ostrá Lúka, Zvolen, Breziny, Dobrá Niva, Babiná

Okres Krupina: Krupina, Bzovík, Devičie, Rakovec, Hontianske Nemce, Domaníky, Sebechleby, Hontianske Tesáre, Dolné Šípice, Dvorníky, Horné Terany, Dolné Terany, Dudince,

Okres Levice: Hokovce, Horné Semerovce, Dolné Semerovce, Vyškovce nad Ipľom, Hrkovce, Šahy

Zdôvodnenie stavby

Sieť diaľnic a rýchlostných ciest definuje aj zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení jeho neskorších úprav v prílohe č.2, kde je trasa R3 zadefinovaná nasledovne: R3 - št. hranica MR/SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kral'ovany – Dolný Kubín – Trstená – št. hranica SR/PR.

Úsek rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy je navrhovaný v koridore cesty I/66 a vytvorí kvalitnejšie prepojenie v smere sever - juh, ktoré bude umožňovať prejazd tranzitnej medzinárodnej dopravy, predovšetkým ťažkej nákladnej doprave mimo intravilány obcí.

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov

267

Trasa rýchlostnej cesty R3 a jej napojenie na ostatnú cestnú sieť umožní využitie R3 aj pre ostatnú (vnútroštátnu) dopravu.

Termín začatia a ukončenia

Začiatok výstavby: 06/2024

Koniec výstavby : 06/2027

Varianty rýchlostnej cesty R3 a stručný opis technického a technologického riešenia

V zmysle „Rozsahu hodnotenia“ určenom MŽP SR boli pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie okrem nulového variantu určené :

Červený variant

Začiatok úseku je západne od mesta Zvolen v existujúcej križovatke Budča na rýchlostnej ceste R1. V km 1,501 trasa prekonáva masív vrchu Baba tunelom A3 dĺžky 3,854 km. Trasa pokračuje v údolí rieky Neresnica južným smerom východne od obce Breziny, pokračuje južne k obci Dobrá Niva, obchádza obec Babiná z východnej strany. Za obcou Babiná v km 18,451 je navrhnutý privádzač k ceste I/66 za ktorým trasa červeného variantu prekonáva masív vrchu Hanišberg tunelom **Hanišberg 1 v dĺžke 3,015 km , resp. Hanišberg 2 s dĺžkou 3,095 km (zelený subvariant)**. Tunel vyúsťuje severne pred mestom Krupina. V km 33,507 je umiestnené stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty R3. Rýchlostná cesta obchádza obec Hontianske Nemce z východnej strany a obchádza obec Domaníky západne od údolia rieky Štiavnica. Obchádza obec Hontianske Tesáre a mesto Dudince. Koniec trasy úseku je v mieste hraničného prechodu medzi SR a MR na ceste I/66.

Celková dĺžka červeného variantu je 69,617 km.

Červený variant + subvariant zelený

Trasa **červeného variantu+subvariant zelený** oproti pôvodnému **červenému variantu** predstavuje alternatívne tunelové riešenie pri návrhu trasy cez horský masív Hanišberg, severne od mesta Krupina. Tunel Hanišberg 2 má dĺžku 3095 m. Severný portál je umiestnený v rovnakom mieste ako tunel Hanišberg 1 v km 18,830 červeného variantu a južný portál v km 21,845 červeného variantu Trasa zeleného subvariantu sa v km 25,500 (staničenia červeného variantu) pripája na spoločnú trasu rýchlostnej trasy variantu červeného a modrého.

Celková dĺžka červeného variantu+zelený subvariant je 69,74 km. Samotná dĺžka zeleného subvariantu je 6,880 km.

Modrý variant

Trasa je na začiatku úseku vedená zhodne s červeným variantom. Od križovatky Budča trasa modrého variantu je vedená južným smerom. Po prekonaní železničnej trate č. 150 v km 1,082 a rieky Hron v km 1,501 trasa prekonáva masív vrchu Baba tunelom A3 dĺžky 3,854 km. Ďalej pokračuje v údolí rieky Neresnica južným smerom východne od obce Breziny a pokračuje južne k obci Dobrá Niva, ktorú obchádza západným smerom. Obchádza obec Babiná z východnej strany. V úseku od km 17,650 po km 22,900 je trasa modrého variantu vedená v modifikovanej polohe tak, aby čo najmenej zasahovala do ÚEV Mäsiarsky bok a aby nezasahovala do území s výskytom chránených biotopov a živočíchov. V km cca 25,077 severovýchodne od mesta Krupiny sa trasa modrého variantu dostáva do smerového vedenia červeného variantu a následne zhodne pokračujú až po koniec úseku.

Koniec trasy úseku je v mieste hraničného prechodu medzi SR a MR na ceste I/66.

Celková dĺžka modrého variantu je 69,780 km.

Červený variant + subvariant oranžový

Modrý variant + subvariant oranžový

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov
268

Subvariant oranžový (pre variant červený a modrý je totožný) sa južne od mesta Krupina odkláňa od trasy rýchlostnej cesty R3 východným smerom, križuje cestu I/66 aj trať ŽSR, prechádza priemyselnou zónou mesta Krupina, križuje 2 krát rieku Krupinica, vedený je v súbehu s traťou ŽSR a po križovaní cesty II/526 sa opäť napája na trasu rýchlostnej cesty v spoločnej trase variantu červeného a modrého. Tento subvariant si nevyžaduje preložku cesty I/66 pretože na rozdiel od trasy červeného a modrého variantu nie je v peáži so súčasnou cestou I/66 v tomto úseku.

Celková dĺžka červeného variantu+oranžový subvariant je 69,40 km a modrého variantu+subvariant oranžový je 69,59 km. Samotná dĺžka oranžového subvariantu je 4,139 km.

Prehľad základných ukazovateľov rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen - Šahy pre študované varianty uvádza nasledovná tabuľka:

Tab. č. 91

**červený
variant
modrý
variant
červený +
zelený
subvariant
červený +
oranžový
subvariant
modrý +**

oranžový

dĺžka trasy rýchlostnej cesty (km) 69,62 69,78 69,74 69,40 69,57
dĺžka tunelov (m) 6 993 4 020 7 073 6 993 4 020
mosty na R3 do 50 m (m₂) 28 453 28 701.5 28 453 31 180,2 31 428,7
mosty na R3 50 – 100 m (m₂) 3 649 4 129 3 649 3 649 4 129
mosty na R3 nad 100 m (m₂) 254 554 279 139 257 811 258 745 283 330
mosty nad R3 do 50 m (m₂) 0 0 0 0 0
mosty nad R3 nad 50 m (m₂) 10 558 12 664 10 558 10 318 12 424
ostatné mosty 11 180 11 486 11 180 11 065 11 371
zárubné múry (m₃) 72 150 72 350 72 150 72 150 72 350
zárubné múry kotvené (m₃) 63 075 63 250 63 075 63 075 63 260
oporné múry (m₃) 72 150 72 355 72 150 77 471 77 676
plocha záberu poľnohospodárskej pôdy
(ha)
309,02 308,11 317,18 314,51 320,58
plocha záberu lesnej pôdy (ha) 22,17 23,02 27,11 25,20 29,61
celková dĺžka protihlukových stien (m) 13 125 13 080 13 125 13 125 13 080

C.X.2 Výber optimálneho variantu

Jednotlivé variantné riešenia rýchlostnej cesty R3 boli hodnotené v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, pričom sa zohľadnili kritéria vplyvov na obyvateľstvo a urbanizované prostredie a kritéria vplyvov na prírodné prostredie. Vzhľadom na interdisciplinárnosť problematiky posudzovania, sa na vypracovaní správy o hodnotení ako aj výbere optimálneho variantu podieľali špecialisti viacerých odborov. Smerové vedenie trasy červeného a modrého variantu rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen – Šahy je v prevažnej časti totožné. Rozdiely v smerovom a výškovom vedení červeného a modrého variantu sú situované v oblasti Krupiny, kde sú navrhnuté aj subvarianty technického riešenia ako pre červený, tak aj pre modrý variant. Práve v týchto koridoroch variantných riešení a ich subvariantov dochádza k rozdielom, ktoré mali rozhodujúci vplyv na výber optimálneho variantu.

V špecifických požiadavkách rozsahu hodnotenia bod 12. je požadované: „Pri výbere variantu využiť aspoň dve rôzne vyhodnocovacie metódy“.

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov
269

Z uvedeného dôvodu boli použité tieto metódy :

1. Metóda rating systém
2. Metóda hodnotovej analýzy

Poradie variantných riešení podľa výsledkov rating systém :

Tab. č. 92

Variant Celkové skóre Výsledné poradie

variant červený -18 3.-4.

variant modrý -15 1.

variant červený +zelený

subvariant

-18 3.-4.

variant červený + oranžový

subvariant

-21 5.

variant modrý + oranžový

subvariant

-17 2.

Ako najvhodnejšie riešenie podľa výsledkov rating systému vychádza trasa modrého variantu. Druhé najlepšie umiestnenie má variant modrý + oranžový subvariant,

Poradie variantných riešení podľa výsledkov hodnotovej analýzy :

Tab. č. 93

Variant Celkové skóre Výsledné poradie

variant červený 0,27 2.-3.

variant modrý 0,29 1.

variant červený +

subvariant zelený

0,26 4.-5.

variant červený +

subvariant oranžový

0,26 4.-5.

variant modrý +

subvariant oranžový

0,27 2.-3.

Podľa výsledkov hodnotovej analýzy je najvhodnejším riešením variant modrý, ktorý má najlepšie celkové hodnotenie ako aj najnižšie investičné náklady. Druhý v poradí je variant červený spolu s variantom modrým + subvariant oranžový.

Celkové poradie vhodnosti trás

Použitím rovnakých kritérií sú obidve metódy hodnotenia porovnateľné.

Tab. č. 94

Variantné riešenie Poradie trás podľa

výsledkov rating systém

Poradie trás podľa

hodnotovej analýzy

Celkové

poradie

variant červený 3.-4. 2.-3. 3.

variant modrý 1. 1. 1.

variant červený +

subvariant zelený

3.-4. 4.-5. 4.

variant červený +

subvariant oranžový

5. 4.-5. 5.

variant modrý +

subvariant oranžový

2. 2.-3. 2.

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov

270

Z výsledkov oboch metód vyplýva, že z hľadiska vplyvu stavby na životné prostredie i z hľadiska investičných a prevádzkových nákladov predstavuje modrý variant najvhodnejšie riešenie.

Prehľad najvýznamnejších pozitívnych a negatívnych ukazovateľov a vplyvov jednotlivých variantov :

Pozitíva

variant červený

– priaznivé hodnotenie z pohľadu hlukovej zátáže,

– vhodné riešenie z pohľadu vizuálnej a fyzickej bariéry obyvateľstva,

– najlepšie riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000 (SKUEV0260 Mäsiarsky bok),

– dlhšia trasa tunelových úsekov vytvorí priaznivejšie podmienky pre migráciu zveri ,

– najmenší zásah do biotopov európskeho a národného významu,

variant modrý

- priaznivé hodnotenie z pohľadu hlukovej zátáže,
- najnižšie investičné náklady,
- priaznivé riešenia z pohľadu celkovej dĺžky rýchlostnej cesty (len o 34 m dlhšia trasa ako variant s najkratšou trasou),
- prijateľné riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000 (SKUEV0260 Mäsiarsky bok),
- najnižšia energetická náročnosť na prevádzku tunela,
- najmenší vplyv na režim podzemných vôd z titulu najmenej dĺžky tunelov,

variant červený + subvariant zelený

- priaznivé hodnotenie z pohľadu hlukovej zátáže,
- vhodné riešenie z pohľadu vizuálnej a fyzickej bariéry obyvateľstva,
- najmenší zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- najlepšie riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000 (SKUEV0260 Mäsiarsky bok),
- najmenší zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- dlhšia trasa tunelových úsekov, vytvorí priaznivejšie podmienky pre migráciu zveri,

variant červený + subvariant oranžový

- priaznivé hodnotenie z pohľadu hlukovej zátáže,
- najkratšia dĺžka trasy rýchlostnej cesty,
- najmenší zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- dlhšia trasa tunelových úsekov, vytvorí priaznivejšie podmienky pre migráciu zveri ,
- najlepšie riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000 (SKUEV0260 Mäsiarsky bok),

variant modrý + subvariant oranžový

- najmenší vplyv na režim podzemných vôd z titulu najmenej dĺžky tunelov,
- najnižšia energetická náročnosť na prevádzku tunela,
- priaznivé hodnotenie z pohľadu hlukovej zátáže,
- prijateľné riešenie z pohľadu vplyvu na územia Natura 2000 (SKUEV0260 Mäsiarsky bok),

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov

271

Negatíva

variant červený

- asanácia obytnej, rekreačnej a hospodárskej zástavby,
- najvyššia energetická náročnosť z pohľadu prevádzky dvoch tunelov (Hanišberg, Baba),
- negatívny kumulatívny vplyv rýchlostných ciest R1 a R3 (ZÚ trasy R3) na migráciu veľkých šeliem medzi orografickými celkami Štiavnické vrchy a Kremnické vrchy,
- situovaním tunela Hanišberg v blízkosti prevádzkovaného lomu je predpoklad zvýšených nákladov na prevádzku tunela,

variant modrý

- asanácia obytnej, rekreačnej a hospodárskej zástavby,
- okrajový zásah do ÚEV0260 Mäsiarsky bok v celkovej dĺžke cca 1740 m,
- najväčší zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- negatívny kumulatívny vplyv rýchlostných ciest R1 a R3 (ZÚ trasy R3) na migráciu veľkých šeliem medzi orografickými celkami Štiavnické vrchy a Kremnické vrchy,

variant červený + subvariant zelený

- asanácia obytnej, rekreačnej a hospodárskej zástavby,

- ekonomicky najnáročnejšie riešenie,
- najvyššia energetická náročnosť z pohľadu prevádzky dvoch tunelov (Hanišberg, Baba),
- negatívny kumulatívny vplyv rýchlostných ciest R1 a R3 (ZÚ trasy R3) na migráciu veľkých šeliem medzi orografickými celkami Štiavnické vrchy a Kremnické vrchy,
- situovaním tunela Hanišberg v blízkosti prevádzkovaného lomu je predpoklad zvýšených nákladov na prevádzku tunela,
- výrazný prebytok horninového materiálu z výkopov a z razenia tunelov

variant červený + subvariant oranžový

- asanácia obytnej, rekreačnej a hospodárskej zástavby,
- najvyššia energetická náročnosť z pohľadu prevádzky dvoch tunelov (Hanišberg, Baba),
- negatívny kumulatívny vplyv rýchlostných ciest R1 a R3 (ZÚ trasy R3) na migráciu veľkých šeliem medzi orografickými celkami Štiavnické vrchy a Kremnické vrchy.
- situovaním tunela Hanišberg v blízkosti prevádzkovaného lomu je predpoklad zvýšených nákladov na prevádzku tunela,
- nepriaznivé hodnotenie z pohľadu vplyvu na krajinu,
- výrazný prebytok horninového materiálu z výkopov a z razenia tunelov

variant modrý + subvariant oranžový

- asanácia obytnej, rekreačnej a hospodárskej zástavby,
 - najväčší zásah do biotopov európskeho a národného významu,
 - nepriaznivé hodnotenie z pohľadu vplyvu na krajinu,
 - najväčší záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy
 - negatívny kumulatívny vplyv rýchlostných ciest R1 a R3 (ZÚ trasy R3) na migráciu veľkých šeliem medzi orografickými celkami Štiavnické vrchy a Kremnické vrchy,
- Záver výberu optimálneho variantu potvrdili, že **najvhodnejším riešením je variant modrý**. Toto riešenie zároveň aj z pohľadu investičných nákladov ako aj nákladov na prevádzku a údržbu najlepším riešením.

Miera vplyvov na prírodné prostredie je na základe výsledkov prieskumných prác akceptovateľná.

Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy Správa o hodnotení vplyvov

272

Nulový variant – s absenciou moderného technického riešenia (ORL), prejazdami cez obce konvergenciou dopravy v Krupine a Šahách získal v porovnaní s variantmi najhoršie skóre a predstavuje riešenie s najhorším vplyvom na podzemné a povrchové vody a životné prostredie obyvateľov a bezpečnosť obyvateľov v intravilánoch obcí a miest a bezpečnosť dopravy.

C.X.3 Záver

Úlohou navrhovanej činnosti bude zabezpečiť kvalitné a kapacitné dopravné spojenie v území, kadiaľ vedú dôležité tranzitné ťahy. Najväčším problémom existujúcej cestnej siete je vedenie cesty s tranzitnou dopravou zastavaným územím sídel, čo nie je priaznivé pre životné prostredie, ale nie je to priaznivé ani pre samotnú dopravu. Súčasná cestná sieť prináša so sebou negatívne dôsledky pre dopravu, ako zvýšenie energetických a časových strát, zvýšenú nehodovosť, zvýšené zaťaženie životného prostredia a pod. Negatíva sa budú s rastúcim dopravným zaťažením v budúcnosti zhoršovať. Navrhované variantné riešenie rýchlostnej cesty R3 Zvolen - Šahy poskytne lepšie kvalitatívne parametre.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R3 v križovatke Budča nadväzuje na prevádzkovaný úsek rýchlostnej cesty R1. Vybudovaním rýchlostnej cesty v riešenom území sa vytvorí dopravné kvalitné a environmentálne akceptovateľné prepojenie na juh Slovenska.

Odklonením dopravy mimo intravilány sídel, spolu s navrhnutými opatreniami, sa významne zníži počet obyvateľov, ktorí sú v súčasnosti vystavení negatívnym účinkom hluku

a exhalátov. Zároveň stavba prinesie bezpečnosť a plynulosť dopravy, ekonomické úspory času a pohonných hmôt, zvýšenie atraktivity dotknutého územia a zvýšenie ponuky pracovných príležitostí počas výstavby.

Na základe výsledkov hodnotenia správa o hodnotení odporúča s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen – Šahy na životné prostredie, realizovať trasu vo variante modrom.

Komplexom opatrení technického a biologického charakteru je nevyhnutné riešiť zníženie, resp. zmiernenie negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia.