

Okresný úrad Banská Bystrica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, podľa § 1 odst.1. písm. b a § 4 odst.1 zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 55 písm. a, zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania v súlade s § 14 podľa tohto zákona

## **Z Á V E R Ě Č N É S T A N O V I S K O**

číslo: OU-BB-OSZP1-2022/000558 )

### **I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI**

#### **1. Názov**

Banskobystrický samosprávny kraj

#### **2. Identifikačné číslo**

37 828 100

#### **3. Adresa sídla**

Námestie SNP č. 23, 974 01 Banská Bystrica

#### **4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa**

Ing. Ján Lunter  
Predseda BBSK  
Námestie SNP č. 23  
974 01 Banská Bystrica

tel.: 048/4325111

e-mail: predseda@bbsk.sk

### **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE**

#### **1. Názov**

„Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ (ďalej aj PUM BBSK, Stratégia).

#### **2. Charakter**

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM BBSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravnej infraštruktúry k rokom 2022, 2030 a 2045. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

### 3. Hlavné ciele

Cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Banskobystrického samosprávneho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov EÚ. Úlohou strategického dokumentu je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. PUM Banskobystrického samosprávneho kraja rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mobility („Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým Európskej únie – EÚ).

Nedeliteľnou súčasťou PUM BBSK je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom PUM BBSK je systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Banskobystrického samosprávneho kraja. Dokument sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, má konkrétne zameranie na podporu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility. Prepojili sa aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti, ako sú výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Regionálna integrovaná územná stratégia a tiež Stav dopravy a dopravnej infraštruktúry v Banskobystrickom kraji (2017) a Rozvoj cyklistickej dopravy na území BBSK (2017).

### 4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Hlavné časti strategického dokumentu predstavujú:

#### I. Analytická časť

Analytická časť bola zameraná na zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy :

- Identifikačné údaje projektu
- Zadanie a ciele analytickej fázy
- Demografia a sociálna štatistika
- Dopravné modelovanie
- Analýzy dopravy
- Charakteristika dopytu po mobilite
  - Banskobystrický kraj : Kľúčová dynamika regionálneho rozvoja
  - Opis trhu práce v BBSK
  - Turistika v BBSK
  - Vyhodnotenie dotazníkov
- Verejná osobná doprava a IDS
  - Železničná osobná doprava
  - Autobusová doprava
  - Mestská hromadná doprava v mestách BBSK
  - Analýza nadväznosti prímestskej autobusovej dopravy na železničnú dopravu
  - Analýza nadväznosti prímestskej autobusovej dopravy a MHD
  - Zlepšenie dopravy medzi BBSK a susediacimi krajinami a Maďarskom
  - Integrovaný dopravný systém Banskobystrického kraja
  - Analýza prestupových bodov verejnej dopravy
- Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti

- Iné druhy dopravy – soft modes – chodci
- Individuálna automobilová doprava, pozemné komunikácie, bezpečnosť
- Statická doprava a verejný priestor
- Nákladná cestná a železničná doprava, kombinovaná doprava
- Organizácia a riadenie prevádzky, informačné a dopravné telematické systémy
- Dopravný prieskum a demografická analýza a prognóza obyvateľstva BBSK
  - Dopravné prieskumy
  - Demografická analýza a prognóza obyvateľstva BBSK
- Dopravné modelovanie
  - Popis dopravného modelu
  - Scenáre dopravného modelu
- Modelové výpočty imisií a hlukových záťaží
- Analýzy ďalších foriem udržateľnej mobility
  - Analýza zavedenia zdieľaných automobilov – „Carsharing“
  - Analýza rozvoja elektromobility
  - Analýza miest s vhodnosťou zavedenia zdieľaných bicyklov, elektro bicyklov a kolobežiek
  - – „bikesharing“ / „zdieľané kolobežky“
- Zhrnutie analýz

## II. Návrhová časť

Na základe analýzy súčasného stavu a aktuálnych problémov v doprave, ktoré sú podrobne opísané a vyhodnotené v analytickej časti strategického dokumentu Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (PUM BBSK), bola vypracovaná návrhová časť, ktorá sa zameriava na :

- **Víziu udržateľnej mobility v Banskobystrickom samosprávnom kraji**
- **Identifikáciu strategických a špecifických cieľov pre dosiahnutie udržateľnej mobility BBSK**
- **Návrh koncepcie riešenia mobility v Banskobystrickom samosprávnom kraji**
  - Návrh koncepcie riešenia verejnej dopravy
    - autobusová doprava
    - železničná doprava
    - terminály, prestupové body a zastávky
    - integrovaný dopravný systém
  - Návrh koncepcie riešenia cestnej dopravy
    - investičné náklady špecifických opatrení
    - výdavky Banskobystrického kraja
    - riešenie cestnej siete a cestnej dopravy do roku 2022
    - riešenie cestnej siete a cestnej dopravy do roku 2030
    - riešenie cestnej siete a cestnej dopravy do roku 2045
    - variantné návrhy cestnej siete
    - hodnotenie koncepcie cestnej dopravy
    - variantné návrhy organizačných a stavebných opatrení s využitím vyspelých telematických prostriedkov
    - posúdenie dopravenej siete kraja vymedzené v územnom pláne
  - Návrh koncepcie riešenia nemotorovej dopravy
    - cyklistická doprava

- návrh dostupnosti cyklistickou dopravou do vybraných miest
- návrh dostupnosti cyklistickou dopravou k vybraným staniciam / zastávkam verejnej dopravy
- analýza dostupnosti územia veľkých zamestnávateľov
- podpora požičiavania a zdieľania bicyklov
- podpora elektro bicyklov, dobíjacie stanice pre bicykle
- pešia doprava
- Návrhy v oblasti statickej dopravy
  - parkovanie v nadväznosti na verejnú dopravu
  - parkovanie pri turistických cieľov
  - parkovanie v mestách
- Návrhy v oblasti verejného priestoru
- Návrhy v oblasti podpory aktívnej a ekologickej dopravy
- Návrhy v oblasti nákladnej a kombinovanej dopravy
- Mobilita v súvislosti s turistickými cieľmi
- **Opatrenia**
- Návrh opatrení v oblasti verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej dopravy
  - návrh opatrení v organizovaní a infraštruktúre verejnej dopravy
  - návrh opatrení v integrovanom dopravnom systéme
- Návrh opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy
  - návrh opatrení a špecifických opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy v krátkodobom horizonte (2022)
  - návrh opatrení a špecifických opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy v strednodobom horizonte (2030)
  - návrh opatrení a špecifických opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy v dlhodobom horizonte (2045)
- Návrh opatrení v oblasti nemotorovej dopravy
- Návrh opatrení v oblasti statickej dopravy
- Návrh opatrení v oblasti verejného priestoru
- Návrh opatrení na podporu aktívnej a ekologickej dopravy
- Návrh opatrení v nákladnej a kombinovanej doprave
- **Varianty a scenáre budúceho rozvoja mobility v Banskobystrickom samosprávnom kraji**
- Naivný variant – do nothing (DN)
- Nulový variant – business as usually (BAU)
- Maximalistický variant – do all (DA)
- Zhrnutie variantov
- Variantné scenáre
- Prehľad opatrení podľa scenárov
  - prehľad opatrení podľa scenárov vo verejnej doprave
  - prehľad opatrení podľa scenárov – cestná sieť a cestná doprava
  - prehľad opatrení podľa scenárov – nemotorová doprava
- Vyhodnotenie návrhovej časti PUM BBSK

Hlavné ideové celky PUM BBSK predstavujú:

## **VÍZIA :**

*„Vytvoriť v kraji priestor, kde aktívni ľudia chcú žiť, zakladať si rodiny a plnohodnotne tráviť čas“*

Koncepcia PUM BBSK, ktorá vychádzajúca z vízie, sa sústreďuje na modernú dopravu, mobilitu, ekologickosť, finančne a ekonomicky udržateľný rozvoj, sociálnu bezpečnosť a dopravnú obslužnosť pre obyvateľov kraja a návštevníkov regiónu.

## ➤ **STRATEGICKÉ CIELE (SC) :**

SC1 - Vytvorenie Integrovaného dopravného systému IDS BBSK

SC2 - Skvalitniť infraštruktúru verejnej dopravy

SC3 - Doprava a infraštruktúra pre potreby kraja

SC4 - Zaisťiť udržateľné parkovanie v kraji

SC5 - Dobudovanie hlavnej infraštruktúry

SC6 - Zvýšiť podiel elektromobility a iných alternatívnych pohonov, riešiť logistiku

SC7 - Vytvorenie stratégie kraja pri podpore dobudovania a skvalitnenia infraštruktúry pre pešiu a cyklistickú dopravu a verejného priestoru

SC8 - Skvalitnenie verejných priestranstiev a zvýšenie fyzickej priestupnosti miest kraja napr. pri stavbe vodných, cestných, železničných stavieb myslieť na priepustnosť krajinou

SC9 - Vytvorenie stratégie podpory miest a obcí pri budovaní a skvalitňovaní infraštruktúry pre pešiu a cyklistickú dopravu; verejný priestor a aktívnu mobilitu

SC10 - Zvýšenie osvedy, propagácie a výchovy v oblasti udržateľnej mobility

## ➤ **ŠPECIFICKÉ CIELE (ŠC)**

ŠC1.1 - Posilnenie roly železničnej dopravy v systéme verejnej dopravy

ŠC1.2 - Optimalizácia prímestskej autobusovej dopravy

ŠC1.3 - Koordinácia všetkých zložiek verejnej dopravy a vytvorenie IDS BBSK

ŠC2 - Skvalitniť infraštruktúru verejnej dopravy

ŠC3.1 - Kapacita infraštruktúry pre uskutočnenie požadovaných objemov dopravy

ŠC3.2 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému na území kraja s presahom na nadradenú cestnú sieť

ŠC4.1 - Zriadiť parkovacie kapacity (K+R, P+R, B+R) v nadväznosti na zastávky, stanice a terminály verejnej dopravy

ŠC4.2 - Zriadiť parkovacie kapacity pri významných turistických cieľoch v kraji

ŠC5.1 - Kvalitná cestná sieť na území kraja, nadväzujúca na modernú a kvalitnú nadradenú cestnú sieť

ŠC5.2 - Kvalitná sieť železníc na území kraja nadväzujúca na národnú sieť

ŠC6.1 - Vytváranie podmienok pre rozvoj elektromobility, prípadne iných alternatívnych pohonov

ŠC6.2 - Riešenie nákladnej dopravy a logistiky

ŠC7 - Vytvoriť systém spravovania diaľkových trás nemotorovej dopravy vrátane podpory ich vzniku alebo priameho budovania

ŠC8.1 - Dosiahnutie kvalitného verejného priestoru prípustného pre nemotorovú dopravu

ŠC8.2 - Dôsledné presadzovanie environmentálne priateľských riešení dopravnej infraštruktúry

ŠC9 - Vytvoriť systém spracovania a podpory výstavby, rozširovania a skvalitňovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu v mestách a obciach

ŠC10 - Zvýšenie osvedy, propagácie a výchovy v oblasti udržateľnej mobility

## ➤ **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI VEREJNEJ DOPRAVY**

VEREJNÁ DOPRAVA A INFRAŠTRUKTÚRA VEREJNEJ DOPRAVY (VOD)

### **ŠC1.1 - Posilnenie železničnej dopravy**

### **ŠC1.2 - Optimalizácia prímestskej autobusovej dopravy**

### **ŠC1.3 - Koordinácia všetkých zložiek verejnej dopravy a vytvorenie IDS BBSK**

OP1 - Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2030

OP2 - Riešenie budúceho rozvoja hlavnej železničnej infraštruktúry v BBSK (2025)

OP3 - Rozvoj koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline (2024)

OP4 - Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2035

OP5 - Rozvoj koľajovej dopravy v Bystrianskej doline v horizonte 2040

OP6 - Rozvoj železničnej infraštruktúry v BBSK v horizonte 2040

OP7 - Výstavba VRT východ – západ (2045)

OP8 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 150 (2022)

OP9 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 153 (2026)

OP10 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 154 (2024)

OP11 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 160 (2026)

OP12 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 162 (2025)

OP13 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 165 (2023)

OP14 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 170 : Banská Bystrica – Horná Štubňa (2026)

OP15 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 170 : Zvolen – Banská Bystrica – I. etapa (2024)

OP16 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 171 (2027)

OP17 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 172 : I. etapa (2024)

OP18 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 174 (2024)

OP19 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 163 (2030)

OP20 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 170 : Zvolen – Banská Bystrica – II. etapa (2030)

OP21 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 172 : II. etapa (2030)

OP22 - Zavedenie pravidelnej dopravy na Čiernohorskej elektrickej železnici (2024)

OP23 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 170 : Zvolen – Banská Bystrica – III. etapa (2035)

OP24 - Zavedenie nového konceptu dopravy na trati 164 (2035)

OP25 - Vlakové spojenie z Banskej Bystrice na letisko Sliač (2040)

OP26 - Vytvorenie Plánu dopravnej obslužnosti Banskobystrického kraja (2022)

OP27 - Preskúmať možné koncepty alternatívnej verejnej dopravy v BBSK (2030)

OP28 - Optimalizácia autobusových liniek s taktovým usporiadaním na hlavných osiach siete liniek PAD (2024-2027)

OP29 - Optimalizácia autobusových liniek s taktovým usporiadaním na vedľajších osiach siete liniek PAD (2024-2027)

OP30 - Optimalizácia autobusových liniek v územiach s jednotlivými spojmi PAD (2024-2027)

OP31 - Zavedenie alternatívnej obsluhy PAD na územiach s nízkym dopytom po preprave (2030)

OP32 - Zmena polohy železničných zastávok alebo zriadenie nových (2030)

OP33 - Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2045 (2045)

### **NÁVRH OPATRENÍ V INTEGROVANOM DOPRAVNOM SYSTÉME**

### **ŠC1.3 - Koordinácia všetkých zložiek verejnej dopravy a vytvorenie IDS BBSK**

OP1 - Zriadenie organizátora / koordinátora Integrovaného dopravného systému BBSK (2022)

OP2 - Zaradenie terminálov, prestupných bodov a zastávok do kategórií podľa kategorizácie v rámci Integrovaného dopravného systému BBSK (2024)

OP3 - Vybavenie terminálov, prestupných bodov a zastávok v IDS podľa štandardov IDS (2030)

OP4 - Zavedenie integrovaného dopravného systému IDS BBSK (2024)

OP5 - Kontaktné centrá IDS BBSK (2024)

OP6 - Aplikácia a integrovaný portál IDS BBSK (2024)

OP7 - Zriadenie dispečingu IDS BBSK (2024)

OP8 - Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť (2024)

- OP9 - Harmonizovaný vybavovací systém pre cestujúcich (2024)
- OP10 - Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave – v IDS (2024)
- OP11 - Prehľadovanie integrácie a jej prepojenie so susednými regiónmi (2030)
- OP12 - Koordinácia liniek MHD s linkami PAD v mestách (2030)
- OP13 - Aktivita miest pri koordinácii liniek MHD s linkami PAD (2030)
- OP14 - Koordinácia PAD so železničnou dopravou (2030)
- OP15 - Podpora integrovaného dopravného systému železničnou dopravou (2030)
- OP16 - Vytvorenie štandardu terminálov, uzlov a zastávok IDS BBSK (2024)

#### ➤ **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI CIEST A CESTNEJ DOPRAVY (CD)**

##### **ŠC3.1 - Kapacita infraštruktúry pre uskutočnenie požadovaných objemov dopravy**

##### **ŠC3.2 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému na území kraja s presahom na nadradenú cestnú sieť**

##### **ŠC5.1 - Kvalitná cestná sieť na území kraja, nadväzujúca na modernú a kvalitnú nadradenú cestnú sieť**

- OP1 - Výstavba rýchlостných ciest na území BBSK (2022, 2030, 2045)
- OP2 - Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách I. triedy (2030, 2045)
- OP3 - Rekonštrukcia, prestavba križovatiek a priechodov (2022, 2030)
- OP4 - Rekonštrukcia a sanácia bodového nedostatku na cestách II. a III. triedy (2022)
- OP5 - Pravidelná údržba a opravy ciest a mostov (2022)
- OP6 - Rekonštrukcie a modernizácie ciest a mostov (2022, 2030, 2045)
- OP7 - Spracovanie projektových dokumentácií a koncepcných dokumentov pre zaistenie kvalitnej, modernej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (2022 - 2045)
- OP8 - Znižovanie dopravnej nehodovosti a zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky (2021 - 2045)
- OP9 - Strategická komunikácia a dohody na úrovni samospráv, štátu (2021 - 2045)
- OP10 - Starostlivosť o pracoviská BBRSC (2021 – 2030 / 2045)
- OP11 - Výstavba nových cestných prepojení na cestách I. triedy (2030)
- OP12 - Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy (2030, 2045)
- OP13 - Výstavba nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy (2022, 2030, 2045)
- OP14 - Výstavba nových mostov (2030)
- OP15 - Kooperácia pri spracovaní dopravných modelov pre zaistenie kvalitnej, modernej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (2030)

#### ➤ **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI NEMOTOROVEJ DOPRAVY (ND)**

##### **ŠC4.1 - Zriadiť parkovacie kapacity (K+R, P+R, B+R) v nadväznosti na zastávky, stanice a terminály verejnej dopravy**

##### **ŠC7 - Vytvoriť systém spravovania diaľkových trás nemotorovej dopravy vrátane podpory ich vzniku alebo priameho budovania**

##### **ŠC8.1 - Dosiahnutie kvalitného verejného priestoru priepustného pre nemotorovú dopravu**

##### **ŠC9 - Vytvoriť systém spravovania a podpory výstavby, rozširovania a skvalitňovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu v mestách a obciach**

- OP1 - Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií (2045)
- OP2 - Prepojenia miest a obcí vrátane staníc a zastávok verejnej dopravy (priebežne)
- OP3 - Realizácia B+R (priebežne)
- OP4 - Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi (priebežne)

#### ➤ **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI STATICKEJ DOPRAVY (SD)**

**ŠC4.1 - Zriadiť parkovacie kapacity (K+R, P+R, B+R) v nadväznosti na zastávky, stanice a terminály verejnej dopravy**

**ŠC4.2 - Zriadiť parkovacie kapacity pri významných turistických cieľoch v kraji**

**ŠC9 - Vytvoriť systém spravovania a podpory výstavby, rozširovania a skvalitňovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu v mestách a obciach**

OP1 - Zriaďovanie parkovísk P+R (2030, 2040)

OP2 - Zriaďovanie parkovísk B+R (2030)

OP3 - Zriaďovanie parkovísk K+R (2030)

OP4 - Rozvoj parkovísk P+G pri lokalitách turistického významu (2030)

➤ **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI VEREJNÉHO PRIESTORU (VP)**

**ŠC8.1 - Dosiahnutie kvalitného verejného priestoru priepustného pre nemotorovú dopravu**

**ŠC9 - Vytvoriť systém spravovania a podpory výstavby, rozširovania a skvalitňovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu v mestách a obciach**

OP1 - Zásady kvalitného verejného priestoru v budúcich projektoch (priebežne)

OP2 - Zhotovenie koncepčných dokumentov pre tvorbu verejných priestorov (priebežne)

OP3 - Metodika rozvoja verejných priestorov (2022, 2030)

➤ **NÁVRH OPATRENÍ NA PODPORU AKTÍVNEJ A EKOLOGICKEJ DOPRAVY (AED)**

**ŠC6.1 - Vytváranie podmienok pre rozvoj elektromobility, prípadne iných alternatívnych pohonov**

**ŠC8.1 - Dosiahnutie kvalitného verejného priestoru pre nemotorovú dopravu**

**ŠC9 - Vytvoriť systém spravovania a podpory výstavby, rozširovania a skvalitňovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu v mestách a obciach**

**ŠC10 - Zvýšenie osvetly, propagácie a výchovy v oblasti udržateľnej mobility**

OP1 - Celoplošné opatrenia na podporu aktívnej a ekologickej dopravy (priebežne)

OP2 - Podpora systému zdieľaných automobilov (priebežne)

OP3 - Osveta a propagácia udržateľnej mobility (priebežne)

OP4 - Marketing integrovaného dopravného systému (priebežne)

OP5 - Komunikovanie PUM BBSK s verejnosťou (priebežne)

➤ **NÁVRH OPATRENÍ V NÁKLADNEJ A KOMBINOVANEJ DOPRAVE (NKD)**

**ŠC6.2 - Riešenie nákladnej dopravy a logistika**

OP1 - Metodika rozvoja city logistiky v mestách BBSK (2022, 2030)

OP2 - Vybudovanie terminálu kombinovanej dopravy vo Zvolene (2030, 2035)

Na základe výsledku z vykonaných analýz boli stanovené multimodálne výhľadové ciele rozvíjajúce potenciál dopravnej infraštruktúry kraja a jeho silné stránky, alebo prekonávajúce slabé stránky alebo hrozby, ktoré boli identifikované v analytickej časti. Ciele vedú k podpore trvalo udržateľného rastu mobility zabezpečením pohybu osôb a tovaru, ktorý je dlhodobu prijateľný z hľadiska sociálneho, ekonomického a vplyvov na životné prostredie (spoľahlivejšie, rýchlejšie a príjemnejšie cestovanie), dopravnej dostupnosti cieľov orientovanej na ekologicky šetrnejšie druhy dopravy (verejnej dopravy), lepšiemu súladu dopravy s kvalitou životného prostredia a verejných priestranstiev (príťažlivý región pre obyvateľov), k zlepšeniu a optimalizácii cestnej infraštruktúry a celkovo individuálnej dopravy na základe kombinácie regulačných a investičných opatrení smerujúcich k znižovaniu negatívnych dopadov automobilovej dopravy, k zvýšeniu bezpečnosti a efektívnosti dopravy a zároveň k zníženiu energetickej náročnosti dopravy využívaním alternatívnych palív (najmä vo verejnej doprave). Je definovaných 10 strategických cieľov, pre každý cieľ sú zadefinované špecifické ciele a opatrenia infraštruktúrneho alebo systémového charakteru k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie.



Návrhy opatrení budú rozvinuté v ďalšej fáze strategického dokumentu PUM BBSK – v implementačnom pláne. V implementačnom pláne sa budú riešiť otázky zodpovedností rôznych inštitúcií za jednotlivé opatrenia, opatrenia budú aspoň orientačne ocenené predpokladanými výdavkami na ich uskutočnenie a budú zoskupené tak, že by prostredníctvom synergií priniesli maximálny osov.

## **5. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov, nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv hlavne na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

PUM Banskobystrického samosprávneho kraja je zároveň v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Územným plánom veľkého územného celku Banskobystrického kraja (ÚPN VÚC BBK) v znení Zmien a doplnkov č. 2004, 1/2007, 2009 a 2014
- Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014-2020
- Programom hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2015-2023

Okrem vyššie uvedených dokumentov boli pri vypracovaní strategického dokumentu brané do úvahy i ďalšie národné a regionálne koncepčné dokumenty z oblasti dopravy, územného rozvoja, ochrany životného prostredia a zdravia.

### **➤ Európske dokumenty :**

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- BIELA KNIHA : Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- ZELENÁ KNIHA : Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdroj energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EÚ o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EÚ o energetickej efektívnosti
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy

➤ **Multisektorové národné dokumenty :**

- Národný rozvojový plán, marec 2003
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014-2020
- Národný plán regionálneho rozvoja SR, schválený uznesením vlády SR č. 240/2001
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010, schválená uznesením vlády SR č. 140/2005
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja, schválená uznesením vlády SR č. 978/2001
- Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005-2010, schválený uznesením vlády SR č. 574/2005
- Program rozvoja vidieka SR 2014-2020
- Národný strategický referenčný rámec 2014-2020
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Štátna politika zdravia Slovenskej republiky
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV. (NEHAP IV.)
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike pre roky 2014-2030

➤ **Národné dopravné dokumenty**

- Programové vyhlásenie vlády SR (2020-2024) za oblasť dopravy
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- OP Integrovaná infraštruktúra na roky 2014-2020
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011-2014
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
- Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)

➤ **Regionálne dokumenty**

- Územný plán veľkého územného celku Banskobystrického kraja (ÚPN VÚC BBK) v znení Zmien a doplnkov č. 2004, 1/2007, 2009 a 2014

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja na obdobie 2015-2023
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja na roky 2014-2020
- Konceptcia rozvoja cestovného ruchu BBSK na roky 2016-2021
- Regionálna inovačná stratégia Banskobystrického kraja
- Rozvoj cyklistickej dopravy na území Banskobystrického samosprávneho kraja
- Stav dopravy a dopravnej infraštruktúry v Banskobystrickom kraji
- Strategické materiály susediacich regiónov
- Strategické dokumenty a územné plány významných miest kraja

### III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

V zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) je „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ strategickým dokumentom s regionálnym dosahom. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov upravuje druhá časť zákona. Zákon zohľadňuje požiadavky Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (tzv. smernica SEA).

Cieľom procesu SEA je zahrnúť výsledky posudzovania dopadov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu na úrovni kraja, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Proces oboznamovania verejnosti a ďalších zainteresovaných subjektov so Stratégiou začal vypracovaním a zverejnením **Oznámenia o strategickom dokumente** (september 2019), v súlade s požiadavkou § 5 zákona. Oznámenie o strategickom bolo predložené podľa § 17 ods. 3 zákona príslušnému orgánu – Okresnému úrad Banská Bystrica, odboru starostlivosti o životné prostredie. Oznámenia o strategickom dokumente okresný úrad doručil dotknutým subjektom a dotknutým obciam a zverejnil ho na enviroportáli dňa 1.10.2019.

Príslušný orgán súčasne so zverejnením dokumentu oznámil dotknutým orgánom, že stanoviská k Oznámeniu je možné predkladať do 15 dní od jeho uverejnenia. Na MŽP SR bolo doručených 40 stanovísk, o ktorých je bližšie pojednané v kap. 2.5 tohto posudku.

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja ako strategický dokument podľa § 3 písm. d) zákona o posudzovaní vplyvov podlieha povinnému posudzovaniu vplyvov v súlade s § 4 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov.

Z tohto dôvodu nasledovala fáza stanovenia **rozsahu hodnotenia**, v rámci ktorej boli vyhodnotené všetky pripomienky dotknutých orgánov a verejnosti, ktoré boli doručené k Oznámeniu. Na základe ich vyhodnotenia okresný úrad vypracoval návrh Rozsahu hodnotenia.

Rozsah hodnotenia spracovaný na základe informácií uvedených v oznámení o strategickom dokumente a stanoviská doručených k tomuto oznámeniu zverejnil Okresný úrad Banská Bystrica, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán dňa 24.1.2020 pod č. OU-BB-OSOZP1-2020/03044-051 na webovom sídle MŽP SR. Rozsah hodnotenia bol doručený na BBSK dňa 5.2.2020.

Verejnosť sa mohla k Rozsahu hodnotenia vyjadriť do 10 dní od jeho zverejnenia na enviroportáli MŽP SR, t.z. 24.01.2020. V stanovenej lehote boli doručené 4 stanoviská k rozsahu hodnotenia.

**Správu o hodnotení** strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ vypracovala Ing. arch. Vlasta Čamajová, autorizovaný architekt, v novembri 2021.

Vypracovanie správy o hodnotení zahŕňalo v zmysle štruktúry požadovanej prílohou č. 4 zákona predovšetkým tieto oblasti:

- Posúdenie súčasného stavu relevantných oblastí, ich trendov a vývoja v prípade, ak by sa ciele a opatrenia strategického plánu nerealizovali;
- Posúdenie cieľov vo vzťahu k iným relevantným strategickým dokumentom na regionálnej, národnej a medzinárodnej úrovni;
- Posúdenie významných účinkov stratégie na životné prostredie vrátane zdravia;
- Posúdenie kumulatívnych vplyvov strategického dokumentu;
- Posúdenie cezhraničných vplyvov;
- Návrh opatrení na zmiernenie vplyvov;
- Návrh monitorovania implementácie stratégie.

V rámci jednotlivých tematických okruhov boli rozpracované aj špecifické požiadavky Rozsahu hodnotenia. Spôsob ich zohľadnenia bol prehľadne spracovaný v texte a prílohe č. 1 správy o hodnotení.

Výsledok posúdenia bol uvedený v správe o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zverejnený na webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) dňa 17.12.2021.

Stanoviská k správe o hodnotení a k návrhu PUM BBSK bolo možné predkladať do 21 dní od zverejnenia (do 07.01.2022). K správe o hodnotení bolo zaslaných 52 stanovísk.

Významným prvkom procesu SEA boli konzultácie, ktoré sa uskutočnili 14.3.2022 a sú bližšie popísané v časti 3.3 posudku.

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu sa na základe momentálnej pandemickej situácie a protipandemických opatrení uskutočnilo dňa 11.01.2022 o 15:30 hodine v zasadačke č. 306 na Úrade BBSK, Nám. SNP 23 v Banskej Bystrici v kombinácii s online formou cez MS Teams. Link na pripojenie bol zverejnený <https://www.bbsk.sk/PUM.aspx>. Oznámenie o verejnom prerokovaní bolo zverejnené aj v štyroch regionálnych novinách: MY Banská Bystrica, MY Horehronie, MY Zvolen + Žiar a MY Novohradské noviny. Priebeh verejného prerokovania je zachytený v Zázname z verejného prerokovania.

Zatiaľ posledná fáza procesu posudzovania bola určenie spracovateľa odborného posudku. Príslušný orgán, OU BB podľa § 13 ods. 4 určil spracovateľa odborného posudku listom č. OU-BB-OSZP1-2022/000558-160 z 28.02.2022. Vypracovaním posudku bola poverená spoločnosť ENVICONSULT spol. s r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina.

## **2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu**

Zastupiteľstvo Banskobystrického samosprávneho kraja

## **3. Druh prijatia, rozhodnutia**

Uznesenie Zastupiteľstva Banskobystrického samosprávneho kraja

## **4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu**

**Správu o hodnotení** strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ vypracovala Ing. arch. Vlasta Čamajová, autorizovaný architekt, v novembri 2021.

## **5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Spracovateľ posudku bol určený listom Okresného úradu v Banskej Bystrici, odboru starostlivosti o životné prostredie č. OU-BB-OSZP1-2022/000558-160 z 28.02.2022, ktorý bol doručený dňa 11.3.2022.

Vypracovaním posudku bol poverený ENVICONSULT spol. s r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 6/98 – OPV-PO z 12.10.1998.

Spracovateľ odborného posudku po doplnení informácií vyžadovaných v procese pripomienkovania správy o hodnotení, týkajúcich sa hlavne problematiky ochrany prírody a krajiny vo väzbe na

navrhované opatrenia - projekty v oblasti líniových železničných a cestných investičných akcií (napr. rýchlostná cesta R1) odporučil schválenie strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie a na základe, ktorého bola vypracovaná správa o hodnotení. Pri ďalšom schvaľovaní je potrebné zohľadniť navrhované opatrenia.

## **6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie**

Z celkového počtu 52 prijatých stanovísk k správe o hodnotení bolo 37 takých, ktoré so správou o hodnotení a strategickým dokumentom súhlasili alebo k nim nemali žiadne pripomienky

Zo zvyšných 15 stanovísk bolo 5 takých, ktoré mali len pripomienky formálneho charakteru alebo vyžadovali súlad s príslušnou legislatívou. Zo zvyšných 10 stanovísk päť vyžadovalo doplnenie správy o hodnotení o špecifické požiadavky, ktoré boli akceptovateľné bez významnejšieho zásahu do SD a SoH.

Požiadavky a pripomienky z 5 stanovísk mali významnejší dopad aj na správu o hodnotení aj na vlastnú stratégiu. Za najdôležitejšiu možno považovať požiadavku reálne vyhodnotiť vplyvy na životné prostredie navrhovanej rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 a na základe doteraz vydaných rozhodnutí s touto investíciou ďalej neuvažovať. Jedná sa tu o výraznú disproporciu v stanoviskách na úrovni ústredných orgánov štátnej správy, kde jeden orgán MDV SR požaduje do stratégie uviesť všetky investície, ktoré sú zahrnuté do programov rozvoja dopravnej infraštruktúry na vládnej úrovni a druhý MŽP SR podporené OÚ v Banskej Bystrici a Inštitútom ochrany prírody Banská Bystrica požaduje danú investíciu zo zoznamu projektov vylúčiť. Uvedenú snahu podporil vo svojom stanovisku aj Žilinský samosprávny kraj, ktorý v analogickom strategickom dokumente pre Žilinský samosprávny kraj výstavbu na území svojho kraja vylúčil a nepriamo požaduje zosúladenie navrhovaných aktivít susediacich krajov.

### **ORGÁNY SAMOSPRÁVY**

**Nitriansky samosprávny kraj, Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Rázusova 2A, 949 01 Nitra, list č. CS 12607/2021, CZ 48419/2021, zo dňa 23.12.2021.**

Správa o hodnotení a návrh strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja schváleným uznesením č. 113/2012 z 23. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 14. mája 2012 a jeho záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 2/2012 a ani s jeho Zmenami a doplnkami č. 1 schválenými uznesením č. 111/2015 zo 16. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 20. júla 2015 a ich záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 6/2015.

K uvedenej Správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ nemáme ďalšie pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Prešovský samosprávny kraj, Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov, list č. 03496/2022/DUPaZP-2, zo dňa 04.01.2022.**

Prešovský samosprávny kraj v zmysle § 12 ods. 1 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako dotknutý samosprávny kraj k správe o hodnotení dáva nasledovné stanovisko:

Prešovský samosprávny kraj k predloženej správe o hodnotení a návrhu strategickému dokumentu  nemá zásadné pripomienky. Avšak upozorňujem na niektoré neúplné a prípadne t.č. už neaktuálne hodnotenia stavu životného prostredia, a to:

- hodnotenie kvality povrchových a podzemných vôd neobsahuje hodnotenie chemického, ekologického a kvantitatívneho stavu vodných útvarov v zmysle § 4a, 4c zákona NR SR č. 364/1990 Zb o vodách a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č.372/ 1990 Zb o priestupkoch v znení neskorších predpisov
- na hodnotenie makroseizmickej intenzity územia namiesto stupnice MSK-64 používať oficiálne platnú stupnicu EMS 98 vytvorenú Európskou seizmologickou spoločnosťou, ktorá vychádza zo stupnice MSK-64.

Postupné napĺňanie priorít, cieľov a navrhovaných riešení PUM BBSK, ktoré majú presne špecifikované väzby na zlepšenie stavu jednotlivých zložiek na území kraja a pri naplnení požiadaviek platnej legislatívy sa vo všeobecnosti predpokladá pozitívny vplyv na zlepšenie stavu životného prostredia, zlepšenie vonkajších podmienok a následne aj zvýšenie životného komfortu obyvateľov kraja.

Pre dosiahnutie udržateľného rozvoja bude potrebné pri navrhovaní nových činností dbať na elimináciu možného negatívneho zaťaženia životného prostredia, rešpektovať únosnosť a možnosti adaptácie územia, vzhľadom na to, že realizácia koncepcie PUM BBSK bude predstavovať zásahy v území s rôznou úrovňou významnosti. Konkrétne opatrenia a riešenia budú predmetom podrobnejších projektov jednotlivých dopravných stavieb, pri ktorých bude zabezpečené ich dôsledné posudzovanie v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Pripomienky akceptujeme. Upozornenia zapracovať v ďalších štádiách prípravy jednotlivých opatrení v zmysle SD.*

**Žilinský samosprávny kraj, Komenského 2622/48, 010 01 Žilina**, list č. 04704/2022/ORR-2, zo dňa 11.01.2022.

Žilinský samosprávny kraj dáva nasledovné stanovisko:

1) V Správe SEA sa v časti „4.9.2. HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ – CESTY A CESTNÁ DOPRAVA, OP1CD Výstavba rýchlostných ciest na území BBSK“ uvádza infraštruktúrne opatrenie č.5 : „*Výstavba rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča-Korytnica (2045) - Záber PP a LP, zásah do horninového prostredia (dva navrhované tunely), v južnej časti trasy križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona. Trasa vedie OP NP Nízke Tatry, v severnom úseku vedie územím európskeho významu SKUEV0302 Ďumbierske Tatry a chráneným vtáčím územím SKCHVU018 Nízke Tatry a v najsevernejšom úseku NP Nízke Tatry. Severný úsek trasy prechádza CHVO Nízke Tatry – západná časť.*“

Následne na strane č. 179 je prezentované nasledujúce celkové hodnotenie infraštruktúrnych opatrení, t.j. aj vyššie uvedeného infraštruktúrneho opatrenia č. 5: „*Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenia 1 až 20 nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva. Emisná a hluková záťaž bude navrhovanými opatreniami sčasti presmerovaná mimo obytné sídla.*“

ŽSK po preštudovaní uvedeného textu upozorňuje, že problematika lokalizácie rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok obsahuje svoju odbornú a legislatívnu históriu, ktorej kontext je potrebné rešpektovať.

Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest riešil predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica o nový úsek Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1) v invariantnom usporiadaní, teda bez možnosti uvažovať s trasou rýchlostnej cesty v inom variantnom koridore. Vzhľadom na platnosť ustanovení o posudzovaní strategických dokumentov zákona č. 24/2006 Z.z. zo 14. decembra 2005 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý podľa Prílohy č. 2 a 3 ukladá povinnosť vyhodnocovať variantné možnosti lokalizácie dopravnej infraštruktúry. Absencia variantného riešenia v Doplnku č. 1 sa premietla i do Záverečného stanoviska č.: 2354/2010-3.4/ml, vydaného Ministerstvom pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k stavbe „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1“. Predmetné Záverečné stanovisko č. 2354/2010-3.4/ml z 05.10.2010 v bode č.46 uvádza: „*V prípade realizácie v úsekoch 3 (Slovenská Ľupča - Korytnica hranica kraja) a 4 (Korytnica hranica kraja - Ružomberok D1) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoľovacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia“.*

Rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR č. 1074/2014-2.1 z 27.03.2014 bola žiadosť Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest (ako vtedajšieho stavebníka, resp. navrhovateľa) o udelenie vyššieho verejného záujmu pre stavbu I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica v plnom rozsahu zamietnutá. Pre úsek Korytnica – Ružomberok D1 žiadosť o udelenie vyššieho verejného podaná nebola. V súčasnosti vyššie uvedené Záverečné stanovisko stratilo platnosť. V súčasnom stave nie je pre úsek rýchlostnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica – Ružomberok právoplatne definovaný koridor a trasa nakoľko NDS a.s. (ako súčasný stavebník, resp. navrhovateľ) nepokračoval v procese prípravy stavby. Z uvedeného dôvodu nie je možné v dokumente PUM BBSK a v Správe SEA hodnotiť vplyv rýchlostnej cesty R1 na životné prostredie podľa Zákona č. 24/2006 Z.Z. nakoľko jej platná trasa nie je známa. Zároveň je potrebné konštatovať, že riešiteľ Správy SEA na strane č. 179 svoje hodnotenie („nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia“) mohol vykonať len na základe lokalizácie pertraktovanej stavby I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1, nakoľko iná trasa nebola právoplatne predložená a vyhodnotená v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni SEA. Z uvedeného je zrejmé, vyššie uvedené hodnotenie na strane č. 179 opomenulo evidovaný konflikt trasy rýchlostnej cesty R1 so záujmami ochrany prírody vyžadujúci si udelenie vyššieho verejného záujmu, ktorý pre trasu I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1 obsahovo trvá i napriek expirácii legislatívnej platnosti Záverečného stanoviska č. 2354/2010-3.4/ ml.

Obsahovú nedostatočnosť hodnotenia OP1CD Výstavba rýchlostných ciest na území BBSK „nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia“ podčiarkuje na strane č. 204 PUM BBSK, Návrhová časť uvedené tabuľky „Priemerné intenzity dopravy v BBSK (vozidiel/ 24 hod)“ – Stredný scenár pre cestu R1 a pre súbežnú cestu I/59. Predikovaná hodnota intenzity dopravy na rýchlostnej ceste R1 v roku 2045 predstavuje spolu 38 786 vozidiel/24 h a na súbežnej ceste spolu 10 157 vozidiel/24 h, teda v koridore R1 a I/59 spolu 48 943 vozidiel/24 h. Pre reálnu predstavu, uvedená hodnota reprezentuje približne polovicu dopravnej záťaže na bratislavskom diaľničnom moste D1, ktorá bude

umiestnená v území Natura 2000. I keď ide o priemerné hodnoty intenzít pre celý úsek rýchlostnej cesty R1 a ciest I. triedy na území BBSK uvedené porovnanie ilustruje absenciu relevantných metodík hodnotenia v Správe SEA.

**Na základe uvedeného ŽSK požaduje uvedené skutočnosti uviesť v Správe SEA, dopracovať ju v zmysle špecifickej požiadavky 2.2.2 Rozsahu hodnotenia č. OU-BB-OSOZP1-2020/003044-051, „Konkretizovať navrhované zámery a vyhodnotiť vplyv strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody, vrátane hodnotenia významnosti vplyvov na územia sústavy Natura 2000 (podľa metodiky ŠOP SR, 2014, 2016)“ a následne zohľadniť v PUM BBSK.**

#### Vyjadrenie BBSK:

*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 v OPC9 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi sever – juh z dôvodu zlepšenia vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispeje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch dopĺňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.*

*Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP, na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydal dňa 12.08.2016 Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 6432/2016-1.7/ml, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje :*

- *dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,*
- *vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...*
- *dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,*
- *vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,*
- *komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,*
- *popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.*

*Ďalej sa v odôvodnení uvádza, stavba „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení boli v predmetnom úseku hodnotené vplyvy navrhovanej činnosti vo variantných riešeniach \_ Slovenská Ľupča – Korytnica (3. Úsek) – základná trasa – subvariant R1 dlhý tunel. V záverečnom stanovisku MŽP SR k navrhovanej činnosti č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010 odporučilo v 3. Úseku Slovenská Ľupča – Korytnica hranica kraja) – základnú trasu – s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou správou ŠOP SR.*

*Národná diaľničná spoločnosť pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v súčasnosti zabezpečuje proces prípravy a vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie stavebného zámeru (DSZ).*



*Nakoľko ešte nie je definitívne rozhodnuté o trasovaní severo-južného prepojenia Slovenska a Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej siete v smere sever – juh na základe stanoveného prioritného podopatrenia, ktorým je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia, ako aj z dôvodu, že trasa R1 v koridore Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok je zakotvená v iných strategických dokumentoch (napr. ÚPN VÚC BBSK, ktorý je základným dokumentom pre vypracovanie PUM BBSK), ako aj KURS 2001 v znení 2011 a v prílohe č. 2 ZOZNAM DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST k zákonu č. **Zákon č. 135/1961 Zb.** o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a NDS v súčasnosti pripravuje pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica dokumentáciu pre územné rozhodnutie a trasa bude posudzovaná v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA), nie je možné súhlasiť s vylúčením tejto trasy zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov.*

*Vyjadrenie spracovateľa posudku:*

*Akceptujeme, že za súčasného stavu, keď je predmetný úsek navrhovanej rýchlостnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a pripravuje sa projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie, nie je možné navrhovanú investíciu vylúčiť z vyššie citovaných strategických dokumentov. V strategickom dokumente je niekoľkokrát uvádzané, že trasovanie R1 a R3 predstavuje alternatívne riešenie v území.*

*Nakoľko takýto významný investičný projekt ako je rýchlостná cesta R1 by mal byť koordinovaný a akceptovaný oboma samosprávnymi krajinami – BBSK a ŽSK, odporúčame v tejto súvislosti spoločný postup pri jeho zaradení do PUM BBSK alebo SURDM ŽSK.*

*Obe inštitúcie by mali vyvinúť spoločné úsilie s cieľom presadiť na MDV SR objektívne a komplexné posúdenie rýchlостných ciest R1 a R3 v nadväznosti na napojenie regiónu horného Pohronia na diaľnicu D1. Pri uvedenom by sa mali brať do úvahy hlavne záujmy ochrany a prírody.*

*Tiež odporúčame, aby oba orgány pri tejto investícii presadzovali spoločné posúdenie oboch úsekov R1 Slovenská Ľupča – Korytnica a Korytnica – Ružomberok z dôvodu, aby sa predišlo tzv. salámovej metóde pri posudzovaní vplyvov a plytvaniu štátnymi prostriedkami na environmentálne, ekonomicky a dopravné veľmi problémovo realizovateľný projekt.*

2) Návrhová časť PUM BBSK uvádza že pre účely prognózy vývoja počtu obyvateľov na území BBSK bol použitá publikácia „Prognóza vývoja obyvateľstva SR do roku 2050“ Publikáciu vydal INFOSTAT – INŠTITÚT INFORMATIKY A ŠTATISTIKY Výskumné demografické centrum, Edícia: Akty, Bratislava, v mesiaci november 2002. Návrhová časť ďalej uvádza: „Prepočty na úroveň Banskobystrického kraja boli vykonané na základe existujúcich štatistík publikovaných Štatistickým úradom Slovenskej republiky. Podľa dát z použitej publikácie sa čísla stredného scenára (z tejto publikácie) zhodujú s existujúcimi údajmi ŠÚSR, a preto boli čísla z tejto publikácie použité bez úprav pre stredný scenár a taktiež pre oba ďalšie variantné scenáre....“.

Na základe uvedeného ŽSK upozorňuje, že Prognóza vývoja obyvateľov SR do roku 2050, Infostat je spracovaná pre celé územie SR. V prípade, že sa čísla stredného scenára tejto publikácie zhodujú s existujúcimi údajmi ŠÚSR, potom platia pre celé územie SR. Ak sa tento trend platný pre celé SR prevezme mechanicky pre BBSK (a i pre všetky kraje), potom takýto údaj nemôže dostatočne predikovať nastávajúce zmeny vnútornej/vonkajšej migrácie obyvateľov, ktorá je podmienená inými faktormi ako je prirodzený prírastok/úbytok obyvateľov. Mechanickým prevzatím trendov do predikcie PUM BBSK v nej absentuje faktor atraktivity územia pre rozvoj osídlenia, ktorý súvisí s hierarchiou sídelnej štruktúry. Dopravný model, ktorý je povinnou súčasťou PUM, je podľa metodiky PUM potrebné vykonať na podrobnejšej sídelnej úrovni ako sú kraje, optimálne pre FMO. Návrh PUM BBSK nešpecifikuje v akej podrobnosti je dopravný model spracovaný, uvádza len krajskú úroveň, ktorá je pre dokument irelevantná.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Spracovateľ SD vyhodnotí opodstatnenosť uvedenej pripomienky a vyhodnotí potenciálnu odchýlku výpočtov pri zohľadnení vyššie uvedených faktorov. Ak to bude relevantné uplatní na modelové výpočty korekcie alebo iný spôsob nápravy.*

3) ŽSK požaduje z textu PUM BBSK vypustiť konštatovanie ohľadom úvah o vybudovaní električkovej trate z Liptovského Mikuláša do Jasnej ako klasickú mestskú električku v telese cesty II/584. Takýto závažný projekt zasahujúci do územia je potrebné najskôr koncipovať a vyhodnotiť štandardným územnoplánovacím a dopravnoplánovacím procesom, vrátane posúdenia vplyvov na životné prostredie. Úvaha následného prepojenia električky v Demänovskej doline prekopaním „vrcholového tunela dĺžky asi 5,5 kilometra“ medzi Jasnou a Krupovou na Pohroní znamená environmentálne neprijateľný zásah do územia NAPANT prostredníctvom intenzifikácie cestovného ruchu v nadlimitne zasiahnutej Demänovskej doline s novým aspektom tranzitnej turistickej dopravy.

#### Vyjadrenie BBSK:

*V rámci strategického dokumentu PUM BBSK navrhujeme prepojenia električky v Demänovskej doline prekopaním „vrcholového tunela dĺžky asi 5,5 kilometra“ medzi Jasnou a Krupovou na Pohroní ako zámer v dlhodobom horizonte, ktorého realizácia bude dávať zmysel len v prípade, že dôjde k vybudovaniu električkovej trate z Liptovského Mikuláša do Jasnej na území Žilinského samosprávneho kraja. Samotný projekt tunelu bude premetom diskusií, vrátane spracovania štúdie realizovateľnosti a ďalšej dokumentácie potrebnej pre vydanie stavebného povolenia trasy, vrátane procesu hľadania trasy s najmenším dopadom na životné prostredie. Rozhodne však môžeme už teraz konštatovať, na základe v praxi overených podobných projektov realizovaných v Rakúsku, Švajčiarsku alebo Taliansku, že železničná doprava v tomto území bude mať mnohonásobne nižší negatívny vplyv na územie, než v súčasnej dobe neregulovaná individuálna automobilová doprava.*

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Do SD doplniť, že príprava a zahájenie celého investičného zámeru „vybudovanie električkovej trate z Liptovského Mikuláša do Jasnej ako klasickú mestskú električku v telese cesty II/584“ je podmienené spoločným záujmom oboch samosprávnych krajov (ŽSK a BBSK) a je nevyhnutné pripravovať ho v úzkej koordinácii so ŠOP SR.*

4) ŽSK nezdieľa rovnaký názor ako BBSK k preferencii vysokorýchlostnej trate v „najkratšom prepojení“ Krakov – Banská Bystrica -Budapešť. Z teórie i praxe dopravného inžinierstva je zrejmé, že aspekt „najkratšieho prepojenia“ tvorí len jednu časť gravitačnej rovnice, ktorá determinuje optimálne usporiadanie trasovania nielen vysokorýchlostných tratí. Dôležitým komponentom uvedenej gravitačnej rovnice sú faktory generujúce dopravné vzťahy – napr. osídlenie územia. Projekt tzv. „bázového tunela“ medzi „metropolitným územím Banská Bystrica– Zvolen“ a regiónom Turca, obsahujúci i podzemnú železnicu v Banskej Bystrici, ŽSK považuje za neodôvodnený. Na základe uvedeného ŽSK požaduje v PUM BBSK uviesť, že v súčasnosti je platný územný koridor pre vysokorýchlostnú trať stanovený v KURS 2011.

#### Vyjadrenie BBSK:

*V rámci strategického dokumentu PUM BBSK považujeme za veľmi potrebné znížiť čas prepravy medzi Banskou Bystricou a Vrútkami/Martinom, čo nie je možné zabezpečiť rekonštrukciou existujúcej železničnej trate (nevýhovujúce polomery otáčania). Jediným riešením je vybudovanie nového rýchleho prepojenia sídelných aglomerácií Zvolen – Banská Bystrica s aglomeráciou Martin – Žilina, pretože sa jedná o Plán udržateľnej mobility – v tejto dopravnej osi navrhujeme na prepojenie rýchlu železnicu, ako súčasť európskej trasy Krakov – Banská Bystrica – Budapešť, s prepojením na existujúce železničné koridory ďalej na sever k Baltskému moru a ďalej na juh v smere na Balkán. Strategický dokument PUM BBSK preto odporúča pri ďalšej aktualizácii dotknutých dokumentov zapracovať tento zámer a odporúča spracovanie ďalšej potrebnej dokumentácie pre realizáciu tohto projektu.*

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Pripomienku, že v súčasnosti je platný územný koridor pre vysokorychlostnú trať stanovený v KURS 2011, odporúčame akceptovať a doplniť do SD.*

5) V oznámení o strategickom dokumente PUM BBSK sa uvádza, že PUM Banskobystrického samosprávneho kraja bude okrem iného spracovaný v súlade s Konceptiou územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011. V PUM BBSK sa používa slovné spojenie „v metropolitnom regióne Banskej Bystrice a Zvolena...“, resp. „metropolitná oblasť kraja“. ŽSK upozorňuje, že uvedené slovné spojenie nemá oporu v platných strategických dokumentoch na úrovni SR. Na základe uvedeného ŽSK odporúča uvedené slovné spojenie nahradiť slovným spojením „banskobystricko-zvolenské ťažisko osídlenia“, tak ako to vyplýva zo záväznej časti KURS 2011.

Vyjadrenie BBSK:

*Pojem „metropolitná oblasť kraja“ alebo „metropolitný región Banskej Bystrice a Zvolena“ vyjadruje čosi viac než len „banskobystricko-zvolenské ťažisko osídlenia“. Nie všetky pojmy používané v strategických dokumentoch sú niekde kodifikované. Z toho dôvodu strategický dokument PUM nepoužíva len slovník KÚRS 2001 v znení KÚRS 2011. Požiadavku nepovažujeme za opodstatnenú.*

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Pripomienku neakceptujeme. Pokiaľ existuje dokumentácia, v ktorej sa uvádza pojem „metropolitný región Banskej Bystrice a Zvolena“, odporúčame ju uviesť v SD.*

**Mesto Detva so sídlom Mestský úrad Detva, J. G. Tajovského 7, 962 12 Detva, list č. 517/2022, zo dňa 17.01.2022.**

Mesto Detva dáva nasledovné stanovisko:

Mesto Detva súhlasí s návrhom riešenia Regionálneho plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja s nasledovnými pripomienkami:

- Podľa návrhu kostrovej siete mesto Detva nie je zaradené ako uzol kostrovej siete. Ako uzol kostrovej siete je navrhnutá obec Kriváň (kde sa spájajú trasy v smere na Hriňovú a Mýtnu). Žiadame doplniť mesto Detva ako ďalší uzol kostrovej siete v smere Detva – Hriňová, a Detva - Stará Huta. Máme za to, že smer Detva - Hriňová (cez Skliarovo a Zánemeckú) je atraktívna trasa nielen z hľadiska cykloturistiky a rekreácie, ale najmä z hľadiska dochádzky za prácou (priemyselný park PUNCH CAMPUS Detva).

*Vyjadrenie BBSK: prepojenie Detvy a Hriňovej cez Skliarovo a Zánoveckú by bolo gravitačne nevýhodnejšie duplicitné prepojenie týchto dvoch miest v rámci KS BBSK. Nedá sa to odôvodniť ani atraktívnosťou z hľadiska cykloturistiky, dochádzka za prácou je dobrý dôvod na to, aby to Detva riešila ako súčasť mestskej cyklosiete.*

- Upozorňujeme na to, že kostrová sieť je navrhnutá cez časť Krné po „miestnej komunikácii“, pričom časť uvedenej miestnej komunikácie je majetkom ŽSR, je vedený ako pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná dráha a jej súčasti a miestna komunikácia nie je zapísaná.

*Vyjadrenie BBSK: PUM BBSK neumiestňuje stavby, je to koncepcia využitia a koordinovania všetkých druhov dopravy tak, aby mobilita obyvateľov BBSK bola nastavená udržateľne a s ohľadom na ochranu životného prostredia. Preto ak bude trasovanie pri prerokovaní podrobnejšej dokumentácie nepriechodné (dôvody môžu byť okrem ŽSR aj zo strany ŠOP, CHKO, SPP D...) bude potrebné v tomto koridore určiť iné trasovanie.*

- Preložka cesty III/2455 nie je zapracovaná v platnej územnoplánovacej dokumentácii ÚPN VÚC BBSK. Uvedená preložka je zapracovaná v návrhu ÚPN VÚC BBSK ZaD 2020, ktoré v súčasnosti nie sú ešte schválené. Žiadame preložku cesty III/2455 akceptovať podľa prerokovávaného Návrhu ZaD 2020 v minimálnom rozsahu „priemyselný park PUNCH CAMPUS Detva - cesta I/16.“

Ďalej upozorňujeme, že v Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM BBSK na str. 134 je na konci textu 2.2.4. Zraniteľné oblasti v zátvorke uvedený chybný údaj. Je uvedený: „(v okrese Detva sa zraniteľné oblasti nenachádzajú)“. V nasledujúcom texte sú v tabuľke „Zraniteľné oblasti na území BBSK“ uvedené 4 obce okresu Detva, ktoré sú uvedené v Prílohe č. 1 nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorými sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti.

V ostatnom rozsahu strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ Mesto Detva súhlasí.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptujeme vyjadrenia BBSK.*

**Obec Modrý Kameň, Mariánske Nám. 304/1, 992 01 Modrý Kameň**

Mesto Modrý Kameň nemá výhrady k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Dúbravica, 976 33 Dúbravica 29, pošta Poniky, list č. 29/2022, zo dňa 14.01.2022.**

Obec Dúbravica v zastúpení starostkou obce Ing. Jankou Slobodníkovou nemá pripomienky k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnosti mobility Bansko-bystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Ďurkovce, 991 27 Ďurkovce 76, list č. 162/2021, zo dňa 27.01.2022.**

Obec Ďurkovce, zastúpená starostkou obce Evou Egryovou, v zmysle § 12 ods. 1 zákona 24/2006 v znení neskorších zmien a doplnkov oznamujem, že nemáme žiadne pripomienky k hore uvedenému dokumentu.

**Obec Látky, 985 45 Látky 36, list č. 685/2021, zo dňa 18.01.2022.**

Obec Látky nemá námietky k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnosti mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Podbrezová, Sládkovičova 76/6, 976 81 Podbrezová, list č. 589/2021/OCU331/2022, zo dňa 20.01.2022.**

Obec Podbrezová zast. starostom obce Mgr. Ladislavom Kardhordóm nemá pripomienky k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Lovčica-Trubín, Lovčica 116, 966 23 Lovčica-Trubín, list č. OcÚ-2021/465, zo dňa 12.01.2022.**

Obec Lovčica-Trubín nemá námietky k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnosti mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Voznica, 966 81 Voznica 135, list č. OcÚ 14/2022-1, zo dňa 19.01.2022.**

Obec Voznica nemá pripomienky k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnosti mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

**Obec Mašková, Mašková č. 76, 985 11 Halič, list č. OcÚ/131-002/2021, zo dňa 30.12.2021.**

Obec Mašková nemá výhrady voči predloženému dokumentu a súhlasí s jeho znením.

**Obec Lupoč, Lupoč č. 102, 985 11 Halič, list č. OcÚ/130-002/2021, zo dňa 30.12.2021.**

Obec Lupoč nemá výhrady voči predloženému dokumentu a súhlasí s jeho znením.

**Obec Hradište, 985 25 Hradište**, list č. OcÚ/072/21-1, zo dňa 18.01.2022.

Obec Hradište nemá voči predloženému dokumentu žiadne námietky.

**Obec Zvolenská Slatina, SNP 370/19, 962 01 Zvolenská Slatina**, list č. 379/1489/2021, zo dňa 31.12.2021.

Obec Zvolenská Slatina nemá pripomienky k predloženému dokumentu.

**Obec Hrnčiarska Ves, Pondelok 87, 980 13 Hrnčiarska Ves**, list č. OcÚ/127/2021-002, zo dňa 05.01.2022.

Obec Hrnčiarska Ves nemá voči predloženému dokumentu námietky.

**Obec Baďan, 969 01 Baďan**, list č. 277/2021-002, zo dňa 10.01.2022.

Obec Baďan nemá voči predloženému dokumentu žiadne námietky.

**Obec Breznička, 985 02 Breznička 206**, list č. OcÚ/9/2022, zo dňa 05.01.2022.

Obec Breznička nemá výhrady voči predloženému dokumentu.

**Obec Hostice, 980 04 Hostice**, list zo dňa 11.01.2022.

Obec Hostice nemá voči predloženému dokumentu žiadne námietky a súhlasí s jeho obsahom v plnom rozsahu.

**Mesto Jelšava, Námestie republiky 499/11, 049 16 Jelšava**, list č. S2022/00001, zo dňa 10.01.2022.

Mesto Jelšava nemá k predmetnému návrhu námietky.

**Mesto Revúca, Námestie slobody 13/17, 050 80 Revúca**, list č. 131/2022-03, zo dňa 10.01.2022.

Mesto Revúca nemá k predkladanej správe o hodnotení strategického dokumentu námietky.

**Obec Králiky, Kráľická ulica 96/48, 976 34 Tajov**, list č. 464/2021, zo dňa 11.01.2022.

Obec Králiky zasiela súhlasné stanovisko k predmetnému návrhu.

**Mesto Banská Štiavnica, Radničné námestie, 969 024 Banská Štiavnica**, list č. 1426/2022RRaMV, zo dňa 05.01.2022.

Mesto Banská Štiavnica nemá k uvedenému strategickému dokumentu žiadne pripomienky.

**Mesto Žiar nad Hronom, odbor životného prostredia a infraštruktúry, Š. Moyzesa 46, 965 19 Žiar nad Hronom**, list č. OŽPI-826/2022, O 392/2022, zo dňa 11.01.2022.

Mesto Žiar nad Hronom k uvedenému oznamuje, že v súčasnom štádiu spracovania predmetného dokumentu nemá voči nemu výhrady ani žiadne doplňujúce a/alebo pozmeňujúce návrhy.

**Obec Bátorová, 991 26 Bátorová 26**, list č. OU-163/2021, zo dňa 21.01.2022.

Obec Bátorová k uvedenému dokumentu nemá námietky.

**Obec Veľké Zlievce, 991 23 Veľké Zlievce 127**, list č. 3/2022, zo dňa 21.01.2022.

Obec Veľké Zlievce zasiela súhlasné stanovisko k predmetnému návrhu.

**Obec Klenovec, Nám. K. Salvu 1, 980 55 Klenovec**, list č. 482/2021, zo dňa 19.01.2022.

Obec Klenovec k uvedenému dokumentu nemá výhrady.

**Obec Hrušovo, 980 25 Hrušovo 39**, list č. 09/2022, zo dňa 17.01.2022.

Obec Hrušovo k uvedenému dokumentu nemá námietky.

**Obec Chvalová, Chvalová 10, 982 62 Gemerská Ves**, list č. 8/2022, zo dňa 17.01.2022.

Obec Chvalová k uvedenému dokumentu nemá žiadne námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

V prípade všetkých miest a obcí berieme na vedomie.

ORGÁNY MIESTNEJ ŠTÁTNEJ SPRÁVY

**Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. L. Štura 1, 974 05 Banská Bystrica**, list č. OU-BB-OCDPK-2022/005048, zo dňa 14.01.2022.

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Banskej Bystrici, je príslušný cestný správny orgán pre cesty I. triedy.

Hlavným cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Banskobystrického samosprávneho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov EÚ. Úlohou strategického dokumentu je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mobility a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni.

Nedeliteľnou súčasťou Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (PUM BBSK) je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom PUM BBSK je systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Banskobystrického samosprávneho kraja. Dokument sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, má konkrétne zameranie na podporu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility. Prepojili sa aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti, ako sú výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Regionálne integrovaná územná stratégia a tiež Stav dopravy a dopravnej infraštruktúry v Banskobystrickom kraji a Rozvoj cyklistickej dopravy na území BBSK.

Jedným zo strategických cieľov je bezpečná a ekologická doprava na území Banskobystrického samosprávneho kraja, ktorej hlavnými rozvojovými faktormi je výstavba chýbajúcich rýchlostných ciest, obnova ciest I. triedy a modernizácia železničných koridorov a tým zlepšenie dostupnosti najmä horských a prihraničných oblastí posilnením severo-južného spojenia a prepojenia regiónu najmä so susediacimi rýchlejšie rastúcimi oblasťami. Viac pozornosti je potrebné venovať zefektívneniu fungovania verejnej osobnej dopravy, vrátane podpory integrovaných dopravných systémov.

Očakávajú sa priame a nepriame pozitívne vplyvy na životné prostredie. Samostatné investičné zámery budú podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Jedným z cieľov PUM BBSK je zlepšenie kvality životného prostredia v samosprávnom kraji a to zlepšením verejnej osobnej dopravy prostredníctvom nízko uhlíkových dopravných systémov, budovaním cyklokomunikácií a pod.

## **Záver:**

Na základe uvedeného, nakoľko predložená správa o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ rešpektuje strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni a jednotlivé pripomienky k oznámeniu o strategickom dokumente boli vyhodnotené, Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení predmetného strategického dokumentu a súhlasí s jej obsahom.

### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP kraja, Nám. L. Štura 1, 974 05 Banská Bystrica, list č. OU-BB-OSZP1-2022/006478-004, zo dňa 02.02.2022.**

Okresný úrad Banská Bystrica vydáva toto záväzné stanovisko k Správe o hodnotení strategického dokumentu Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej len „SoH“).

Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej len „RPUM BBSK“) je navrhnutý pre Banskobystrický kraj. V dotknutom území platí prvý až piaty stupeň územnej ochrany, nachádzajú sa v ňom chránené územia rôznych kategórií v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Predložená správa o hodnotení (ďalej len „SoH“) RPUM BBSK má štruktúru identickú s prílohou č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, ale jej obsah je z hľadiska ochrany prírody a krajiny formálny. V SoH sa bez vysvetlenia používa výraz opatrenia v dvoch zmysloch - ako prvok dopravnej infraštruktúry aj ako zmierňujúce opatrenie vyplývajúce zo zákona o posudzovaní vplyvov. Kvôli prehľadnosti je potrebné používať zrozumiteľné, nezáväzujúce a nedvojzmyselné výrazy. Absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry v čitateľnom tvare (priložený je len nečitateľný obrázok), preto nemožno ani identifikovať a kvalifikovať konkrétne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Prílohy 1 - 5, ktoré sú súčasťou SoH, sú v podstate zbytočné, v prvkoch tabuliek niektoré údaje nekorešponujú so záhlavím stĺpca. Autor neuvádza vysvetlenie skratiek, napr. v OP3 - Realizácia B+R nevieme, čo znamená B a R.

### Vyjadrenie BBSK:

*Grafické znázornenie vychádza z rozsahu vypracovaného strategického dokumentu, ktorým je celé územie Banskobystrického samosprávneho kraja a bolo prevzaté zo strategického dokumentu – PUM BBSK. Mapa v strategickom dokumente (Príloha C.2.3.2.\_Rozvoj cestnej siete 2045) je dostatočne čitateľná a pri vyhodnotení vplyvov na životné prostredie ju bolo možné zväčšiť na požadovanú veľkosť. V grafickom podklade PUM BBSK sú označené a očíslované jednotlivé opatrenia navrhované v rámci rekonštrukcie, modernizácie a aj novej výstavby prvkov dopravnej infraštruktúry, ako napr. rýchlostné cesty, cesty I., II., a III. triedy, mosty, obchvaty miest a obcí, nové cestné prepojenia a podobne. Pri prevzatí tohto grafického znázornenia do správy o hodnotení strategického dokumentu PUM BBSK sa čitateľnosť stratila, čo si spracovateľka správy o hodnotení neuvedomila. Grafické znázornenie - Príloha C.2.3.2.\_Rozvoj cestnej siete 2045 samotného strategického dokumentu PUM BBSK malo tvoriť samostatnú prílohu správy o hodnotení strategického dokumentu, čím by sa zabezpečila jeho čitateľnosť.*

### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Je možné akceptovať, že v strategickom dokumente je väčšina navrhovaných stavieb prezentovaná dostatočne, ale neplatí to o všetkých. V správe o hodnotení je cítiť v značnej miere absenciu výkresovej prílohy s vykreslením navrhovaných aktivít a limitujúcich javov v území ako sú ochranné pásma území ochrany prírody a vodného hospodárstva.*

Problematika záujmov ochrany prírody nesie známky laického spracovania, kde odbornosť je nahrádzaná všeobecnými a nepodstatnými opismi a tabuľkami. Podrobný opis potenciálnej vegetácie (7 strán) aj všeobecný opis reálnej fauny pokladáme za zbytočné. Časť Biotopy národného a európskeho významu (11 strán) nemá žiadny zmysel azda okrem zvyšovania objemu SoH.

Hlavným nedostatkom SoH je samotné hodnotenie vplyvov navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry / opatrení. Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentuje identifikácia vplyvov na záujmy ochrany prírody. SoH (aj „primerané posúdenie“) v hodnotení vplyvov odkazuje až na úroveň konkrétnych riešených projektov niekedy v budúcnosti. Niektoré z navrhovaných opatrení / prvkov dopravnej infraštruktúry však už procesom posudzovania podľa zákona o posudzovaní vplyvov prešli ale výsledok nie je akceptovaný. V kapitole IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch je hneď v úvode uvedený očakávaný celkovo pozitívny vplyv na životné prostredie a žiadne výrazne negatívne vplyvy. Vplyv viacerých nových trás prvkov dopravnej infraštruktúry / opatrení na migráciu živočíchov je pritom určite značný.

V časti 4.9. Hodnotenie jednotlivých opatrení je namiesto hodnotenia uvedená ich stručná charakteristika. V časti 4.8. Zmena klímy absentuje vplyv RPUM BBSK na zmenu klímy.

Navrhované opatrenia / prvky dopravnej infraštruktúry sú nekonkrétne, uvedené sú len ich názvy, absentuje ich zobrazenie. Tak napr. nie je ani opisné uvedená trasa OP7 - Výstavba VRT východ - západ (2045) a pri nárokoch VRT na parametre je v podstate nulová pravdepodobnosť, aby nezasiahla významne do chránených území. Napriek tomu sa uvádza, že „opatrenia OP1VOD až OP7VOD nemajú výrazný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia“.

Nesúhlasíme s identifikáciou vplyvu Bázového tunela z Banskej Bystrice do Hornej Štubne „zvýšenie negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia počas realizácie jednotlivých opatrení (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy.“ Tunely majú totiž nielen podzemné ale aj trvalé nadzemné časti, čo vylučuje iba krátkodobé vplyvy.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*S vyššie uvedenými konštatovaniami sa spracovateľ posudku stotožňuje a uvádza tieto nedostatky aj v iných častiach posudku.*

V závere hodnotenia sa často uvádza ako záver „čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva“. Upozorňujeme, že SoH má hodnotiť vplyvy na všetky zložky životného prostredia nielen na zdravie obyvateľstva. Infraštruktúrne opatrenia OPI a OP2 „spočívajúce vo výstavbe cyklotrás, cyklocestičiek a cyklopruhov, vrátane budovania staníc a zastávok verejnej dopravy“ sú vyhodnotenú nesprávne a bez poznania konkrétnych trás uvádzanej „kostrovej siete cyklistických komunikácií“ sa k nim ani nemožno vyjadriť.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Na základe konzultácie s obstarávateľom možno konštatovať, že sieť cyklotrás zobrazená v PUM BBSK nie je totožná s Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií (KSC). Za prijateľné riešenie ako sa vysporiadať s týmto nesúladom považujeme **neuvádzať** v texte PUM BBSK pojem „Kostrová sieť cyklistických trás“ a jeho ekvivalenty, keďže v dokumente nie je používaná jednotná terminológia, ale **nahradiť** ho pojmom „Sieť vetiev, resp. koridorov cyklo dopravy“, ktorá bude definovaná len bodmi prepojenia v záujmovom území, s dopracovaním nového schematického obrázka/mapy tejto siete do PUM BBSK, termín používať v celom dokumente jednotne. V tomto duchu preformulovať aj OP1 pod ŠC9.*

*Zároveň považujeme za opodstatnené posúdiť vplyv jednotlivých vetiev tejto siete v rámci procesu EIA v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP v dostatočnom predstihu pred vypracovaním dokumentácie podľa stavebného zákona. Koridory konzultovať so ŠOP SR, vrátane príslušných správ.*

V tabuľkách bez čísel „Tab.: Vyhodnotenie navrhovaných opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia“ sú uvedené evidentne nesprávne hodnotenia opatrení na prírodu a krajinu. V hodnotení konkrétnych opatrení (4.9.1 a 4.9.2) sa uvádzajú len niektoré ich stretý napr. aj s niektorými záujmami ochrany prírody avšak bez ich hodnotenia.



V SoH sú uvedené len všeobecné opatrenia vrátane legislatívnych na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov, ktorých uplatňovanie pri realizácii strategického dokumentu má zabezpečiť, že jeho realizácia nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie. Takýto pohľad vlastne spochybňuje opodstatnenosť posudzovania vplyvov na životné prostredie. Dodržiavanie platnej legislatívy nemožno pokladať za zmierňujúce opatrenia a mnohokrát ani nestačí na elimináciu negatívnych vplyvov.

Predložené pravdepodobne primerané posúdenie nie je vypracované podľa metodiky uvedenej v špecifickej požiadavke. Vplyvy na záujmy ochrany prírody sa predpokladajú len nulové a mierne negatívne, absentujú nevyhodnotiteľné aj významné vplyvy, čo v kraji s veľmi vysokým zastúpením chránených území nutne vyvoláva pochybnosti o správnosti vyhodnotenia vplyvov. Ako „Ostatné priame stretý“ sú uvedené „záber PP a LP“, pričom pre záujmy ochrany prírody sú podstatné chránené biotopy a biotopy chránených druhov a nie typ obhospodarovania.

Špecifická požiadavka „Konkretizovať navrhované zámery a vyhodnotiť vplyv strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody, vrátane hodnotenia významnosti vplyvov na územia sústavy NATURA 2000 (podľa metodiky ŠOP SR, 2014, 2016).“ nie je splnená. Navrhované opatrenia / prvky dopravnej infraštruktúry nie sú konkrétne opísané ani zobrazené. Príloha č. 3, ktorá má byť pravdepodobne primeraným posúdením nie je vypracovaná podľa metodiky ŠOP SR (2014, 2016).

Pravdepodobnosť významných vplyvov na záujmy ochrany prírody je objektívne značná vzhľadom na vysoké zastúpenie záujmov ochrany prírody v BBSK, preto Okresný úrad v sídle kraja nesúhlasí s opakujúcim sa tvrdením, že navrhované infraštruktúrne opatrenia „nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia“. Viaceré z nich môžu byť v rozpore so záujmami ochrany prírody a krajiny, preto požadujeme opätovne a najmä kvalifikovane prehodnotiť a upraviť významnosť vplyvov infraštruktúrnych opatrení na ne.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*S vyššie uvedenými konštatovaniami sa spracovateľ posudku stotožňuje a uvádza tieto nedostatky aj v iných častiach posudku. Za najzávažnejší nedostatok SOH považujeme neschopnosť jej spracovateľa vyhodnotiť aspoň odhadovanú mieru vplyvu. Pri všetkých citovaných infraštruktúrnych opatreniach nie je možné priradiť nulovú hodnotu vplyvu. Pri už posúdených projektoch sa bez problému dali „vybrať“ negatívne vplyvy aj ich miera. Dokonca aj v zmysle doteraz posledného oznámenia o zmene pre rýchlostnú cestu R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica. Navyše bolo možné zdefinovať zmierňujúce opatrenia, ktoré boli z tohto dokumentu predikovateľné. Odborný odhad sa dal urobiť aj pri ostatných navrhovaných projektoch. Uvedené by bolo v podstatnej miere uľahčené keby bol spracovaný mapový podklad, do ktorého by boli vkreslené záujmy ochrany prírody a ochrany vôd. Takýto prístup by mal byť samozrejmosťou pri každom strategickom dokumente podobného charakteru. Je však ťažké posúdiť aké možnosti mali pre takýto prístup spracovatelia SOH.*

Z konkrétnych infraštruktúrnych opatrení Okresný úrad v sídle kraja požaduje odstrániť:

R1 Slovenská Ľupča - Korytnica (2045) Na základe poznania územia naďalej uprednostňujeme iné alternatívy riešenia severo-južného prepojenia Slovenska. Rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR č. 1074/2014-2.1 z 27. 3. 2014 bola žiadosť Slovenskej správy ciest, Investičnej výstavby a správy ciest o udelenie vyššieho verejného záujmu pre 1/59 (RI) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok DI v úseku Slovenská Ľupča - Korytnica v plnom rozsahu zamietnutá. Zároveň platné regulatívy Územného plánu Veľkého územného celku Žilinský kraj 5.3.6 a 5.3.18 stanovujú cieľ presmerovania cesty E77 z trasy cesty 1/59 určenej pre medzinárodnú kamiónovú dopravu z úseku Banská Bystrica - Ružomberok do trasy rýchlostnej cesty R3 Martin - Horná Štubňa - Banská Bystrica z dôvodov ochrany území sústavy Natura 2000 a vodných zdrojov. Uvedený cieľ korešponduje s bodom č. 46 Záverečného stanoviska MŽP SR č. 2354/2010-3.4/ml k 1/59 (RI) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok DI\ „V prípade realizácie v úsekoch 3 (Slovenská Ľupča - Korytnica hranica kraja) a 4 (Korytnica hranica kraja - Ružomberok DI) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo

prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoloňacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia." Na základe uvedeného považujeme rýchlostnú cestu R1 Slovenská Ľupča - Korytnica (hranica kraja) - Ružomberok nielen z dôvodu ochrany prírody za neprijateľnú a požadujeme ju vylúčiť zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov. Zároveň odporúčame BBSK iniciovať takúto zmenu v relevantných koncepcných materiáloch.

#### Vyjadrenie BBSK:

*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 v OPC9 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi sever – juh z dôvodu zlepšenia vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispieje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch dopĺňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.*

*Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP, na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydal dňa 12.08.2016 Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 6432/2016-1.7/ml, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje :*

- *dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,*
- *vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...*
- *dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,*
- *vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,*
- *komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,*
- *popísať vzťah k alternatívne riešenie trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.*

*Ďalej sa v odôvodnení uvádza, stavba „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení boli v predmetnom úseku hodnotené vplyvy navrhovanej činnosti vo variantných riešeniach – Slovenská Ľupča – Korytnica (3. Úsek) – základná trasa – subvariant R1 dlhý tunel. V záverečnom stanovisku MŽP SR k navrhovanej činnosti č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010 odporučilo v 3. Úseku Slovenská Ľupča – Korytnica (hranica kraja) – základnú trasu – s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou správou ŠOP SR.*

*Národná diaľničná spoločnosť pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v súčasnosti zabezpečuje proces prípravy a vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie stavebného zámeru (DSZ).*

*Nakoľko ešte nie je definitívne rozhodnuté o trasovaní severo-južného prepojenia Slovenska a Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej siete v smere sever – juh na základe stanoveného prioritného podopatrenia, ktorým je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia, ako aj z dôvodu, že trasa R1 v koridore Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok je zakotvená v iných strategických dokumentoch (napr. ÚPN VÚC BBSK, ktorý je základným dokumentom pre vypracovanie PUM BBSK), ako aj KURS 2001 v znení 2011 a v prílohe č. 2 ZOZNAM DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST k zákonu č. **Zákon č. 135/1961 Zb.** o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a NDS v súčasnosti pripravuje pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica dokumentáciu pre územné rozhodnutie a trasa bude posudzovaná v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA), nie je možné súhlasiť s vylúčením tejto trasy zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov.*

*Vyjadrenie spracovateľa posudku:*

*Akceptujeme, že za súčasného stavu, keď je predmetný úsek navrhovanej rýchlostnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a pripravuje sa projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie, nie je možné navrhovanú investíciu vylúčiť z vyššie citovaných strategických dokumentov. V strategickom dokumente je niekoľkokrát uvádzané, že trasovanie R1 a R3 predstavuje alternatívne riešenie v území.*

*Nakoľko takýto významný investičný projekt ako je rýchlostná cesta R1 by mal byť koordinovaný a akceptovaný oboma samosprávnymi krajmi – BBSK a ŽSK, odporúčame v tejto súvislosti spoločný postup pri jeho zaradení do PUM BBSK alebo SURDM ŽSK.*

*Obe inštitúcie by mali vyvinúť spoločné úsilie s cieľom presadiť na MDV SR objektívne a komplexné posúdenie rýchlostných ciest R1 a R3 v nadväznosti na napojenie regiónu horného Pohronia na diaľnicu D1. Pri uvedenom by sa mali brať do úvahy hlavne záujmy ochrany a prírody.*

*Tiež odporúčame, aby oba orgány pri tejto investícii presadzovali spoločné posúdenie oboch úsekov R1 Slovenská Ľupča – Korytnica a Korytnica – Ružomberok z dôvodu, aby sa predišlo tzv. salámovej metóde pri posudzovaní vplyvov a plytvaniu štátnymi prostriedkami na environmentálne, ekonomicky a dopravné veľmi problémovo realizovateľný projekt.*

*Prepojenie Kordíky - Skalka (2030) Predpokladáme významný vplyv infraštruktúrneho opatrenia na záujmy ochrany prírody oproti málo významnému dopravnému prínosu.*

*Vyjadrenie BBSK:*

*Prepojenie Kordík a Skalky nezasahuje do vyhlásených chránených území, zasahuje do prvkov RÚSES, v prípade potvrdenia významného vplyvu na záujmy ochrany prírody a z dôvodu vysokých investičných nákladov BBSK toto opatrenie nebude realizovať.*

*Vyjadrenie spracovateľa posudku:*

*Prepojenie Kordík a Skalky má podľa vyjadrenia orgánov ochrany prírody významný vplyv na záujmy ochrany prírody. **Uvedené opatrenie sa neodporúča realizovať.***

*OPI - Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií (2045) Dokumentácia o kostrovej sieti cyklistických komunikácií nebola konzultovaná so ŠOP SR, ŠOP SR sa k nej ani nevyjadrovala. Vzhľadom na skúsenosti s umiestňovaním cyklotrás možno predpokladať konflikty so záujmami ochrany prírody.*

*Vyjadrenie BBSK:*

Konzultácie resp. rokovania, vzhľadom na rozsah a rozmanitosť podmienok, prebiehajú po častiach. Zatiaľ prebehlo rokovanie o BB04 – Štiavnická Anča. Druhé stretnutie pripravujeme pre BB02 v úseku Rároš – Boľkovce.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Na základe konzultácie s obstarávateľom možno konštatovať, že sieť cyklotrás zobrazená v PUM BBSK nie je totožná s Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií (KSC). Za prijateľné riešenie ako sa vysporiadať s týmto nesúladam je **neuvádzať** v texte PUM BBSK pojem „Kostrová sieť cyklistických trás“ a jeho ekvivalenty, keďže v dokumente nie je používaná jednotná terminológia, ale **nahradiť** ho pojmom „Sieť vetiev, resp. koridorov cyklodopravy“, ktorá bude definovaná len bodmi prepojenia v záujmovom území, s dopracovaním nového schematického obrázka/mapy tejto siete do PUM BBSK, termín používať v celom dokumente jednotne. V tomto duchu preformulovať aj OP1 pod ŠC9.

Zároveň je nevyhnutné posúdiť vplyv jednotlivých vetiev tejto siete v rámci procesu EIA v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP v dostatočnom predstihu pred vypracovaním dokumentácie podľa stavebného zákona. Koridory konzultovať so ŠOP SR, vrátane príslušných správ.

Okresný úrad v sídle kraja nepovažuje predloženú správu o hodnotení Regionálneho plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja za dostatočnú a požaduje ju dopracovať predovšetkým o nesplnenú ale podstatnú špecifickú požiadavku rozsahu hodnotenia „Konkretizovať navrhované zámery a vyhodnotiť vplyv strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody, vrátane hodnotenia významnosti vplyvov na územia sústavy NATURA 2000 (podľa metodiky ŠOP SR, 2014, 2016)“.

#### Vyjadrenie BBSK:

Pri vypracovávaní správy o hodnotení strategického dokumentu PUM BBSK, vrátane prílohy č. 3, ktorá je zameraná na územnú ochranu (Európsku sústavu chránených území NATURA 2000, národnú sústavu chránených území a na územný systém ekologickej stability), sa vychádzalo z dostupných dokumentov, ako je Územný plán VÚC BBK v znení neskorších predpisov (textová a grafická časť – komplexný urbanistický návrh, technická infraštruktúra, krajinná infraštruktúra a ÚSES), územných plánov miest a obcí, zo spracovaných RÚSES-ov jednotlivých okresov (napr. Banská Bystrica, Zvolen, Detva, Banská Štiavnica, Žiar nad Hronom), z údajov Štátnej ochrany prírody, z príslušnej legislatívy a podobne. Pri tak rozsiahlom strategickom dokumente neboli uskutočnené terénne prieskumy. Jednotlivé navrhované opatrenia strategického dokumentu – trasy jednotlivých dopravných stavieb boli vyhodnocované na základe ich premietnutia do jednotlivých mapových podkladov a tak boli určené prípadné strety s chránenými územiaми na národnej úrovni, vrátane ich ochranných pásiem, s chránenými územiaми NATURA 2000, prvkami ÚSES a podobne. Zároveň je uvedené, či tieto územia budú dopravnými stavbami dotknuté, či prechádzajú cez tieto územia, vedú ich okrajom, alebo sú iba v ich blízkosti. Nulové hodnotenie vplyvov v Prílohe č. 3 sa predpokladá prevažne pri systémových opatreniach a taktiež pri modernizácii a rekonštrukcii stávajúcej dopravnej infraštruktúry, pri realizácii opatrení v zastavanom území jednotlivých miest a obcí, ako aj pri navrhovaní nových trás, ktoré neprechádzajú chránenými územiaми. Vyhodnotenie vplyvov vyplýva z mierky regionálneho strategického dokumentu a podrobnosti jeho riešenia, kde nie sú podrobne znázornené trasy jednotlivých dopravných zariadení a ani ich technické riešenie (dĺžka, šírka, prekonávané výškové rozdiely a podobne). Trasy dopravných stavieb predstavujú koridory, pričom ich trasovanie a technické parametre budú riešené v nasledovných (podrobnejších) stupňoch projektovej dokumentácie, ktoré budú podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie na stupni EIA, kde bude podrobnejšie rozpracovaný vplyv na záujmy ochrany prírody, vrátane vplyvov na územia NATURA 2000. Na základe upresnenia trasy a technického riešenia bude možné v zmysle Metodiky ŠOP SR (2014, 2016) presne určiť dotknutú plochu a mieru zásahu do predmetného chráneného územia, vrátane určenia druhu biotopu, resp. ovplyvnenej populácie a prednejšie určiť pravdepodobné vplyvy na nich. V správe o hodnotení strategického dokumentu PUM BBSK sú určené strety dopravnej infraštruktúry s týmito územiaми a vo všeobecnosti sú popísané jednotlivé územia a predmety ich ochrany. Posudzované sú konkrétne dopravné stavby v konkrétnom

území a ich predpokladané strety s chránenými územiaми sú popísané jednak v textovej, tak aj v tabuľkovej forme v samotnej Správe o hodnotí, ako aj jej prílohy č. 3, ktorá je samostatne venovaná ochrane prírody a krajiny, vrátane primeraného vyhodnotenia vplyvov na územia NATURA 2000 podľa Metodiky ŠOP SR (2014, 2016) s ohľadom na mierku riešeného územia (celé územie Banskobystrického kraja) a charakter posudzovaného dokumentu, ktorého cieľom je hlavne ekologický prínos, spočívajúci v znižovaní ekologickej záťaže z individuálnej automobilovej dopravy cestou posilnenia využívania verejnej dopravy; ekologizácii verejnej dopravy cestou podpory environmentálne šetrnejších technológií pohonu vozidiel verejnej dopravy; ekologizáciou individuálnej dopravy cestou podpory environmentálne šetrnejších technológií pohonu vozidiel a nemotorovej dopravy; znižovaní dopadov dopravy na okolité obyvateľstvo cestou lepšieho organizovania dopravy, moderných technológií a progresívneho projektovania jednotlivých prvkov dopravnej infraštruktúry a podobne.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Súhlasíme s tým, že v celom posúdení vplyvov na prvky a územia ochrany prírody a krajiny prevláda istá schématickosť prezentovaná priznaním len istej miery vplyvov s tým, že v konečnom dôsledku sú rozhodujúce pozitívne vplyvy, týkajúce sa hlavne zdravia obyvateľstva. Nepochybne je potrebné priznať aj argumentáciu BBSK vo vzťahu k obrovskému rozsahu projektov, ktoré by bolo potrebné reálne posúdiť. Tiež vo vzťahu k dostatočnosti existujúcich podkladov a vôbec k súčasnej rozpracovanosti jednotlivých projektov.

V niektorých prípadoch bolo mieru vplyvu odhadnúť veľmi ťažko a preto je čiastočne možné akceptovať nedostatočnú hĺbku posúdenia. Významným nedostatkom celého vyhodnotenia vplyvov v správe o hodnotení je absencia konkrétnych vplyvov z už vykonaných posúdení podľa zákona 24/2006 Z.z., jeho tretej časti (EIA).

Návrhy na zmierňujúce opatrenia v takomto prípade boli zapracované do návrhu opatrení v časti 7 tohto posudku.

Osobitné predpisy, ako aj ostatné ustanovenia zákona OPaK, ostávajú vydaním tohto vyjadrenia nedotknuté.

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. H. Škultétyho 11, 990 01 Veľký Krtíš, list č. OU-VK-OSZP-2021/008353, zo dňa 29.12.2021.**

Okresný úrad, dáva nasledovné stanovisko:

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM BBSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravnej infraštruktúry počas najbližších 10 – 15 rokov. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

Navrhovateľovi pripomíname, že je potrebné rešpektovať v plnej miere všetky chránené územia z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny okresu Veľký Krtíš.

Stavebník je povinný dodržiavať ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny uvedené v § 3 - § 10 druhej časti zákona o ochrane prírody.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Akceptuje sa.

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. H. Škultétyho 11, 990 01 Veľký Krtíš, list č. OU-VK-OSZP-2021/008343, zo dňa 29.12.2021.**

Okresný úrad, dáva nasledovné stanovisko:

- Pri navrhovaní konkrétnej činnosti, ktorá dosiahne prahové hodnoty uvedené v prílohe č. 8 zákona o

posudzovaní, resp. spĺňa ustanovenia § 18 zákona pri zmene navrhovanej činnosti vykonať posúdenie v zmysle zákona o posudzovaní pred spracovaním projektovej dokumentácie pre územné konanie a stavebné povolenie konkrétnej činnosti a postupovať podľa zákona o posudzovaní.

- Pri všetkých stavebných činnostiach rešpektovať a dodržiavať povinnosti vyplývajúce z platných právnych predpisov v oblasti ochrany ovzdušia.
- Taktiež pri stavebných činnostiach z hľadiska ochrany ovzdušia realizovať navrhnuté OPATRENIA NA ZNÍŽENIE NEGATÍVNYCH A POSILNENIE POZITÍVNYCH VPLYVOV NA OVZDUŠIE zo strany 201 a 202 správy o hodnotení strategického dokumentu ako:
- pri realizácii jednotlivých dopravných stavieb obmedziť zvyšovanie koncentrácie plynov v ovzduší z exhalátov automobilov a stavebných mechanizmov príslušnými opatrenia (napr. používať výhradne automobily a stavebné mechanizmy spĺňajúce emisné limity),
- počas realizácie nových dopravných stavieb zamedziť nadmernej prašnosti napr. pravidelným kropením, vhodnou prepravou a skladovaním prašného materiálu a podobne,
- počas prevádzky zamedziť nadmernej prašnosti na všetkých komunikáciách ich pravidelným kropením hlavne v suchom, letnom období a kde to terénne a priestorové podmienky dovoľujú, aj realizovaním vhodnej výsadby pozdĺž nich,
- zníženie produkcie emisií realizovať ekologizáciou vozového parku a dopravy, ako aj používaním menej škodlivých pohonných hmôt a v budúcnosti aj využitím tzv. čistej energie,
- zníženie záťaže obyvateľov emisiami prostredníctvom odstránenia „úzkych miest“ na dopravnej infraštruktúre (zvýšenie celkovej efektivity a plynulosti dopravy), modernizáciou a zlepšením technických parametrov dopravných ciest a odvedením časti dopravnej záťaže mimo obytné územie, zvýšenie efektivity dopravného systému (napr. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi), vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.).

K návrhu k Správe o hodnotení strategického dokumentu na životné prostredie „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ nemáme ako dotknutý orgán podľa § 3 písm. p) zákona o posudzovaní z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia ďalšie pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

**Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. Gen. M. R. Štefánika 40, 977 01 Brezno**, list č. OÚ-BR-OCDPK-2022/000564-002, zo dňa 12.01.2022.

OÚ, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií Brezno nemá k Správe o hodnotení strategického dokumentu výhrady.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Študentská 2084/12, 961 08 Zvolen**, list č. OÚ-ZV-OSZP-2021/016580/RAP, zo dňa 28.12.2021.

Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný správny orgán v zmysle §2 ods. 3 a 6 a §3 ods. 1 písm. e/ zákona NR SR č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov, §5 ods. 1 zákona NR SR č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ako príslušný správny

orgán vo veciach štátnej správy odpadového hospodárstva podľa zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch) a ako dotknutý orgán v zmysle §6 ods. 2 zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie k predloženej Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ z hľadiska odpadového hospodárstva nemá pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hostinského 4, 979 01 Rimavská Sobota**, list č. OÚ-RS-OCDPK-2021/016900-002, zo dňa 22.12.2021.

OÚ, odbor starostlivosti o životné prostredie Rimavská Sobota dáva nasledovné stanovisko:

Podľa Vami predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ sa v dotknutom území nachádzajú nami sledované záujmy – regionálne cesty II. a III. triedy v okresoch Rimavská Sobota a Revúca. K predloženej správe nemáme žiadne pripomienky.

V prípade zásahu do našich sledovaných záujmov je nutné v plnej miere dodržať ustanovenia zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Toto stanovisko nenahrádza iné povolenie potrebné podľa iných platných predpisov a noriem.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hostinského 4, 979 01 Rimavská Sobota**, list č. OÚ-RS-OSZP-2021/016850-002, zo dňa 27.12.2021.

Okresný úrad Rimavská Sobota, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa odpadového hospodárstva nemá k správe o hodnotení strategického dokumentu RPUM BBSK žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec**, list č. OÚ-LC-PL01-2022/000553BR-OCDPK-2022/000564-002, zo dňa 21.12.2021.

OÚ dáva nasledovné vyjadrenie:

„Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravnej infraštruktúry počas najbližších 10 – 15 rokov. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, tunajší úrad **nemá námietky** k využitiu územia ako je uvádzané v správe o hodnotení strategického dokumentu, za predpokladu, že v ďalšom konaní budú rešpektované podmienky uložené orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Akceptuje sa.

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec, list č. OÚ-LC-OSZP-2022/000608-007, zo dňa 10.01.2022.**

K predloženému zámeru činnosti dávame nasledovné stanovisko:

**1. Štátna správa ochrany prírody a krajiny:**

K predloženej Správe o hodnotení vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie nemáme pripomienky.

**2. Štátna správa ochrany ovzdušia:**

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy ochrany ovzdušia po preštudovaní predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ ako dotknutý orgán štátnej správy podľa § 12 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nemá námietky.

**3. Štátna vodná správa:**

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej vodnej správy dotknutý k predloženému strategickému dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ dáva z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd a vodných pomerov súhlasné stanovisko. Vzhľadom na to, že pri plánovanom využití územia budú ovplyvňované aj povrchové a podzemné vody, požadujeme aby pri ich riešení boli rešpektované požiadavky vodného zákona, Vyhlášky č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd, Nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd, Zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov, Zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov, Zákona č. 216/2018 Z. z. o rybárstve a o doplnení zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov a ostatných súvisiacich platných právnych predpisov a noriem, ako aj za rešpektovania oprávnených požiadaviek správcu povodia (SVP š.p. OZ Banská Bystrica), verejného vodovodu a verejnej kanalizácie (StVPS a.s. Banská Bystrica) a hydromelioračných zariadení (Hydromeliorácie, š.p., Bratislava, prípadne príslušného poľnohospodárskeho subjektu).

Navrhovaným využitím riešených území podľa predloženého strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ neočakávajú významné negatívne vplyvy na podzemné a povrchové vody.

**4. Štátna správa odpadového hospodárstva:**

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy odpadového hospodárstva po preštudovaní predloženého oznámenia o vypracovaní strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ ako dotknutý orgán štátnej správy podľa § 12 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vyžaduje dopracovanie strategického dokumentu podľa tohto zákona, z dôvodu absencie hodnotenia priamych a nepriamych vplyvov na zložky životného prostredia, ktorá bude obsahovať konkrétne riešenia a opatrenia na dosiahnutie týchto cieľov z hľadiska obehového hospodárstva, na ktoré v predchádzajúcom stupni bol obstarávateľ upozornený.



**Záver:**

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako dotknutý orgán podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov na úsekoch odpadového hospodárstva, ochrany prírody a krajiny, štátnej vodnej správy a ochrany ovzdušia zasiela v zmysle ustanovenia § 12 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z. stanovisko k oznámeniu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ za územie v pôsobnosti tunajšieho úradu a požaduje zapracovať a zohľadniť vyššie uvedené pripomienky za jednotlivé úseky štátnej správy v správe o hodnotení.

**Vyjadrenie spracovateľa posudku:**

Po preštudovaní stanoviska OÚ Lučenec, odboru starostlivosti o životné prostredie ku Oznámeniu konštatujeme, že v ňom nebola zmienka o obehovom hospodárstve. Máme zato, že plnenie právnych predpisov oblasti odpadového hospodárstva a teda aj „konkrétne riešenia a opatrenia na dosiahnutie cieľov v tejto oblasti“ prináleží k základným povinnostiam každej investičnej aktivity, t.z. že povinnosti tam uvedené musí akceptovať v plnej miere každý investor.

**Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec,** list č. OÚ-LC-OCDPK-2021/011901-002, zo dňa 31.12.2021.

K predmetnému navrhovanému strategickému dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ nemáme vecné pripomienky.

**Vyjadrenie spracovateľa posudku:**

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M. Chrasteka 586/27, 965 01 Žiar nad Hronom,** list č. OÚ-ZH-OCDPK-2021/014206-002, zo dňa 23.12.2021.

OÚ žiada dodržiavať v plnej miere ustanovenia zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

K predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu: „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“, nemáme námietky.

**Vyjadrenie spracovateľa posudku:**

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, oddelenie lesného hospodárstva, M. Chrasteka 586/24, 965 01 Žiar nad Hronom,** list č. OÚ-ZH-PLO2-2022/001094-002, zo dňa 03.01.2022.

OÚ dáva nasledovné stanovisko:

Tunajší úrad nemá námietky k realizácii krátkodobých, strednodobých a dlhodobých cieľov v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry uvedených v Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“.

Z dôvodu, že v rámci oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry dôjde k záberu lesných pozemkov, pri využívaní lesných pozemkov na iné účely ako na plnenie funkcií lesov musia byť dodržané zásady ochrany lesných pozemkov ustanovené § 5 ods. 1 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov:

Lesné pozemky možno využívať na iné účely ako na plnenie funkcií lesov, ak príslušný orgán štátnej správy lesného hospodárstva, po predchádzajúcom stanovisku dotknutých orgánov štátnej správy, rozhodne o ich dočasnom vyňatí alebo trvalom vyňatí z plnenia funkcií lesov (ďalej len „vyňatie“), alebo o obmedzení využívania funkcií lesov na nich (ďalej len „obmedzenie využívania“), ak

tento zákon neustanovuje inak. K vyňatiu alebo obmedzeniu využívania môže dôjsť len v nevyhnutých a odôvodnených prípadoch, najmä aj úlohy spoločenského a ekonomického rozvoja nemožno zabezpečiť inak.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Komenského 40, 050 01 Revúca, list č. OÚ-RA-OSZP-2021/001190-002, zo dňa 22.12.2021.**

Okresný úrad Revúca, odbor starostlivosti o životné prostredie, dáva toto stanovisko:

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM BBSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravnej infraštruktúry počas najbližších 10 – 15 rokov. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

Hlavným cieľom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry a stanovenie spoločnej vízie mobility. Na základe vízie mobility sú stanovené strategické a špecifické ciele, ktoré sú merateľné a je možné sledovať ich naplnenie. Dosiahnutie cieľov podporuje súbor opatrení investičného aj neinvestičného charakteru, ktoré vedú k riešeniu identifikovaných potrieb. Sú vyhodnotené ekonomické nároky jednotlivých opatrení vrátane analýzy možných zdrojov financovania.

Cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Banskobystrického samosprávneho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov EÚ. Úlohou strategického dokumentu je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. PUM Banskobystrického samosprávneho kraja rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mobility („Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým Európskej únie – EÚ).

Nedeliteľnou súčasťou PUM BBSK je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom PUM BBSK je systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Banskobystrického samosprávneho kraja. Dokument sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, má konkrétne zameranie na podporu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Z hľadiska štátnej vodnej správy, ochrany vodných pomerov, súhlasí tunajší úrad s predmetným strategickým dokumentom bez pripomienok.

Toto stanovisko nie je rozhodnutím v správnom konaní a nenahrádza povolenie ani súhlas orgánu štátnej vodnej správy vydávané podľa vodného zákona.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Komenského 40, 050 01 Revúca**, list č. OÚ-RA-OSZP-2022/000011-002, zo dňa 11.01.2022.

Okresný úrad Revúca, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy ochrany ovzdušia (ďalej len „tunajší úrad“) podľa § 3 ods. 1 písm. e) zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 12 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu toto stanovisko:

Tunajší úrad z hľadiska ochrany ovzdušia nemá k predloženej správe o hodnotení a k predloženému strategickému dokumentu žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Krajský pamiatkový úrad, Lazovná 8, 975 65 Banská Bystrica**, list č. KPUBB-2022/94-3/579/MAR, zo dňa 10.01.2022.

KPÚ Banská Bystrica z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom súhlasí so Správou o hodnotení strategického dokumentu 11 Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja - s prílohami (ďalej len „R-PUM BBSK“) a s návrhom strategického dokumentu 11 Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej len 11 PUM BBSK“) a podľa § 12 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie požaduje do strategického dokumentu doplniť:

1. Dodržiavať pamiatkový zákon (§ 1 ods. 1 a ods. 2), ktorý upravuje podmienky ochrany kultúrnych pamiatok, pamiatkových území, archeologických nálezov a archeologických nálezísk; a ktorých zachovanie je verejným záujmom.
2. Už v štádiu príprav návrhov variant, koncepcií, prípravnej a projektovej dokumentácie v oblasti dopravy „...“, požadujeme ako podklady aktualizovať údaje o pamiatkovom fonde (sprístupnené na webe Pamiatkového úradu SR – DATABÁZY), základné údaje sú uvedené i v katastrálnych elaborátoch.
3. Pri priestorovom rozvoji dopravnej infraštruktúry požadujeme uvádzať (v texte a v grafických mapových prílohách) predmetný pamiatkový fond a rešpektovať ho; do návrhov opatrení strategického dokumentu požadujeme doplniť – vyhodnotenie stretov a nepriaznivých vplyvov z dopravy na pamiatkový fond. Pri návrhoch trás je tiež potrebné rešpektovať Zásady ochrany, vypracované pre jednotlivé pamiatkovo chránené územia.
4. Trasám/dopravným stavbám, ktorým hrozí riziko negatívnych vplyvov a stretov s pamiatkovými hodnotami v zmysle pamiatkového zákona, požadujeme už v štádiu štúdií a alternatív ich riešenia zámer vopred prerokovať s KPÚ Banská Bystrica, po konkrétnom posúdení KPÚ Banská Bystrica v stanovisku určí podmienky, prípadne opatrenia. Prevenciou požadujeme predchádzať negatívnym vplyvom na fond.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa. Požiadavky budú zapracované do zmierňujúcich opatrení.*

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Banskej Bystrici, Cesta k nemocnici 1, 975 56 Banská Bystrica**, list č. A/4809/2021-A/144/2022/HŽPZ, zo dňa 12.01.2022.

K rozsahu hodnotenia predloženého strategického dokumentu nemáme žiadne pripomienky.

Záver: Z hľadiska kompetencií RÚVZ Banská Bystrica je možné k návrhu vydať súhlasné záväzné stanovisko.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Berieme na vedomie.*

**Ministerstvo životného prostredia, sekcia ochrany prírody a biodiverzity, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava 15, list č. 4003/2022-6.3, zo dňa 03.02.2022.**

MŽP SR k predloženej správe o hodnotení a k jej prílohám uvádza nasledovné pripomienky:

- Absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry v čitateľnom tvare, preto nemožno ani identifikovať a kvalifikovať konkrétne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Predložené sú iba malé nečitateľné obrázky v rámci dokumentu

Vyjadrenie BBSK:

*Grafické znázornenie vychádza z rozsahu vypracovaného strategického dokumentu, ktorým je celé územie Banskobystrického samosprávneho kraja a bolo prevzaté zo strategického dokumentu – PUM BBSK. Mapa v strategickom dokumente (Príloha C.2.3.2.\_Rozvoj cestnej siete 2045) je dostatočne čitateľná a pri vyhodnotení vplyvov na životné prostredie ju bolo možné zväčšiť na požadovanú veľkosť. V grafickom podklade PUM BBSK sú označené a očíslované jednotlivé opatrenia navrhované v rámci rekonštrukcie, modernizácie a aj novej výstavby prvkov dopravnej infraštruktúry, ako napr. rýchlostné cesty, cesty I., II., a III. triedy, mosty, obchvaty miest a obcí, nové cestné prepojenia a podobne. Pri prevzatí tohto grafického znázornenia do správy o hodnotení strategického dokumentu PUM BBSK sa čitateľnosť stratila, čo si spracovateľka správy o hodnotení neuvedomila. Grafické znázornenie - Príloha C.2.3.2.\_Rozvoj cestnej siete 2045 samotného strategického dokumentu PUM BBSK malo tvoriť samostatnú prílohu správy o hodnotení strategického dokumentu, čím by sa zabezpečila jeho čitateľnosť.*

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Je možné akceptovať, že v strategickom dokumente je väčšina navrhovaných stavieb prezentovaná dostatočne, ale neplatí to o všetkých. V správe o hodnotení je cítiť absenciu grafiky/výkresovej prílohy v značnej miere.*

- Návrh opatrení v oblasti nemotorovej dopravy, opatreniach OP3 Realizácia B+R nie sú vysvetlené skratky B ani R, takže nie je zjavné čo znamenajú.
- Pri hodnotení vplyvov navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry a opatrení absentuje v prvom rade identifikácia vplyvov na záujmy ochrany prírody, bez ktorej len ťažko vyhodnotiť reálne vplyvy. V správe o hodnotení, ako aj v predloženej samostatnej prílohe č. 3 správy o hodnotení sa odkazuje na úroveň konkrétnych riešených projektov všeobecne do budúcnosti, čo je pri takýchto strategických dokumentoch pri niektorých projektoch pochopiteľné. Pripomíname však, že niektoré z navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry už boli posúdené v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z., ale výsledky posúdenia v správe o hodnotení nie sú zohľadnené a akceptované. V kap. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch je v úvode deklarované, že je očakávaný celkovo pozitívny vplyv na životné prostredie a žiadne výrazne negatívne vplyvy sa nepredpokladajú. Vplyv viacerých nových trás prvkov dopravnej infraštruktúry resp. opatrení na migráciu živočíchov je pritom veľmi pravdepodobný.
- V časti 4.9 Hodnotenie jednotlivých opatrení je namiesto hodnotenia vplyvu uvedená len stručná charakteristika.
- Nesúhlasíme s identifikáciou vplyvu Bázového tunela z Banskej Bystrice do Hornej Štubne „Zvýšenie negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia počas realizácie jednotlivých opatrení (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy.“ Tunely majú totiž nielen podzemné ale aj trvalé nadzemné časti, čo vylučuje iba krátkodobé vplyvy.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*S vyššie uvedenými konštatovaniami sa spracovateľ posudku stotožňuje a uvádza tieto nedostatky aj v iných častiach posudku.*

- V časti „Návrh opatrení v oblasti nemotorovej dopravy“ sú definované Infraštruktúrne opatrenia OP1 a OP2 „spočívajúce vo výstavbe cyklotrás, cyklocestičiek a cyklopruhov, vrátane budovania staníc a zastávok verejnej dopravy“, kde je uvedené, že možno očakávať negatívne vplyvy na životné

prostredie, ako napr. križovanie s biokoridormi, zásah do migračných trás a podobne a konkrétne opatrenia budú predmetom podrobnejších projektov jednotlivých dopravných stavieb, kde bude zabezpečené posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. Zároveň je tu uvedené, že z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenia OP1 a OP2 nemajú výrazný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia. V zmysle uvedeného upozorňujeme, že vyhodnotenie opatrení OP1 a OP2 bez výrazného negatívneho vplyvu nemožno správne vyhodnotiť bez poznania konkrétnych trás uvádzanej „kostrovej siete cyklistických komunikácií, a preto takého vyhodnotenie pokladáme za nesprávne.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Na základe konzultácie s obstarávateľom možno konštatovať, že sieť cyklotrás zobrazená v PUM BBSK nie je totožná s Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií (KSC). Za prijateľné riešenie ako sa vysporiadať s týmto nesúlalom je **neuvádzať** v texte PUM BBSK pojem „Kostrová sieť cyklistických trás“ a jeho ekvivalenty, keďže v dokumente nie je používaná jednotná terminológia, ale **nahradiť** ho pojmom „Sieť vetiev, resp. koridorov cyklo dopravy“, ktorá bude definovaná len bodmi prepojenia v záujmovom území, s dopracovaním nového schematického obrázka/mapy tejto siete do PUM BBSK, termín používať v celom dokumente jednotne. V tomto duchu preformulovať aj OP1 pod ŠC9.*

*Zároveň je nevyhnutné posúdiť vplyv jednotlivých vetiev tejto siete v rámci procesu EIA v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP v dostatočnom predstihu pred vypracovaním dokumentácie podľa stavebného zákona. Koridory konzultovať so ŠOP SR, vrátane príslušných správ.*

- V tabuľke na str. 175 „Vyhodnotenie navrhovaných opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia“ sú na prírodu a krajinu vyhodnotených vplyvy ako nulové. Toto hodnotenie nepovažuje ministerstvo za správne nakoľko pri niektorých projektoch boli v správe o hodnotení deklarované možné negatívne vplyvy.
- V hodnotení konkrétnych opatrení (4.9.1 a 4.9.2) sa uvádzajú len niektoré ich strety napr. aj s niektorými záujmami ochrany prírody avšak bez ich hodnotenia.
- V správe o hodnotení sú ako zmierňujúce opatrenia uvedené len všeobecné opatrenia vrátane legislatívnych na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov, ktorých uplatňovanie pri realizácii strategického dokumentu má zabezpečiť, že jeho realizácia nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie. Ministerstvo upozorňuje, že dodržiavanie platnej legislatívy nie je možné pokladať za zmierňujúce opatrenia a mnohokrát ani nestačí na elimináciu negatívnych vplyvov.
- Samostatná príloha č. 3 správy o hodnotení nie je jednoznačne pomenovaná, ale má spĺňať špecifickú požiadavku č. 2.2.2 z rozsahu hodnotenia, ktorá požadovala vyhodnotiť vplyv predmetného strategického dokumentu na územia európskej sústavy Natura 2000 podľa metodiky ŠOP SR, 2014, 2016). Vplyvy na záujmy ochrany prírody sa predpokladajú len nulové a mierne negatívne. Významnými alebo nevyhodnotiteľnými vplyvmi sa autor správy o hodnotení nezaobrá a nepočíta s nimi. Ministerstvo upozorňuje, že v Banskobystrickom samosprávnom kraji majú chránené územia relatívne veľké zastúpenie. V dokumentácii sa uvádza iba že eliminácia možných vplyvov bude riešená na projektovej úrovni s čím ministerstvo čiastočne súhlasí. To, že vplyvy na niektoré projekty bude potrebné vyhodnotiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie ako samostatné navrhované činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. alebo podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. považujeme za samozrejmé. Súhlasíme s tým, že pri niektorých navrhovaných činnostiach, bez presne zadefinovaných trás, resp. technického riešenia stavieb nie je možné stanoviť, či bude mať nevýznamný, mierne negatívny alebo významne negatívny vplyv. V zmysle uvedeného ale preto nesúhlasíme s vyhodnotením vplyvu na prírodu a krajinu ako „nulový“. Hodnotenie významnosti vplyvov v správe o hodnotení preto pokladáme za nesprávne vypracované. Viaceré z navrhovaných činností môžu byť v rozpore so záujmami ochrany prírody a krajiny, preto požadujeme prehodnotiť významnosť vplyvov infraštruktúrnych opatrení na ne.

### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými konštatovaniami sa spracovateľ posudku stotožňuje a uvádza tieto nedostatky aj v iných častiach posudku. Za najzávažnejší nedostatok SOH považujeme neschopnosť jej spracovateľa vyhodnotiť aspoň odhadovanú mieru vplyvu. Pri všetkých citovaných infraštruktúrnych opatreniach nie je možné priradiť nulovú hodnotu vplyvu. Pri už posúdených projektoch sa bez problému dali „vybrať“ negatívne vplyvy aj ich miera. Dokonca aj v zmysle doteraz posledného oznámenia o zmene pre rýchlostnú cestu R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica. Navyše bolo možné zdefinovať zmierňujúce opatrenia, ktoré boli z tohto dokumentu predikovateľné. Odborný odhad sa dal urobiť aj u ostatných navrhovaných projektoch. Uvedené by bolo v podstatnej miere uľahčené keby bol spracovaný mapový podklad, do ktorého by boli vkreslené záujmy ochrany prírody a ochrany vôd. Takýto prístup by mal byť samozrejmosťou pri každom strategickom dokumente podobného charakteru. Je však ťažké posúdiť aké možnosti mali pre takýto prístup spracovatelia SOH.

S konkrétnym nižšie uvedeným infraštruktúrnym opatrením ministerstvo nesúhlasí a preto ho požaduje vypustiť.

- R1 Slovenská Ľupča – Korytnica (2045). Podotýkame, že rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR č. 1074/2014-2.1 z 27. 3. 2014 bola žiadosť Slovenskej správy ciest, Investičnej výstavby a správy ciest o udelenie vyššieho verejného záujmu pre I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica v plnom rozsahu zamietnutá. Zároveň platné regulatívy Územného plánu Veľkého územného celku Žilinský kraj 5.3.6 a 5.3.18 stanovujú cieľ presmerovania cesty E77 z trasy cesty I/59 určenej pre medzinárodnú kamiónovú dopravu z úseku Banská Bystrica – Ružomberok do trasy rýchlostnej cesty R3 Martin – Horná Štubňa – Banská Bystrica z dôvodov ochrany území sústavy Natura 2000 a vodných zdrojov. Uvedený cieľ korešponduje s bodom č. 46 Záverečného stanoviska MŽP SR č. 2354/2010-3.4/ml k I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1: „V prípade realizácie v úsekoch 3 (Slovenská Ľupča - Korytnica hranica kraja) a 4 (Korytnica hranica kraja - Ružomberok D1) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z.). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoľovacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.“ Na základe uvedeného považujeme rýchlostnú cestu R1 Slovenská Ľupča – Korytnica (hranica kraja) – Ružomberok nielen z dôvodu ochrany prírody za neprijateľnú a požadujeme ju vylúčiť zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov. Zároveň odporúčame BBSK iniciovať takúto zmenu v relevantných koncepcných materiáloch. V zmysle uvedeného naďalej uprednostňujeme iné alternatívy riešenia severo - južného prepojenia Slovenska.

V zmysle vyššie uvedených pripomienok, ministerstvo požaduje doplniť predloženú správu o hodnotení podľa § 12 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o správne vyhodnotenie vplyvov. Za správne vyhodnotenie nepokladáme nulový vplyv, ak je zjavné, že projekt bude mať vplyv na záujmy ochrany prírody. Považujeme za dôležité aby vyhodnotenie vplyvov v správe o hodnotení bolo vyhodnotenú správne.

### Vyjadrenie BBSK:

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 v OPC9 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi sever – juh z dôvodu zlepšenia vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a

Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispieje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch dopĺňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.

Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP, na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydal dňa 12.08.2016 Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 6432/2016-1.7/ml, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje :

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,
- vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...
- dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,
- popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.

Ďalej sa v odôvodnení uvádza, stavba „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení boli v predmetnom úseku hodnotené vplyvy navrhovanej činnosti vo variantných riešeniach – Slovenská Ľupča – Korytnica (3. Úsek) – základná trasa – subvariant R1 dlhý tunel. V záverečnom stanovisku MŽP SR k navrhovanej činnosti č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010 odporučilo v 3. Úseku Slovenská Ľupča – Korytnica hranica kraja) – základnú trasu – s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou správou ŠOP SR.

Národná diaľničná spoločnosť pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v súčasnosti zabezpečuje proces prípravy a vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie stavebného zámeru (DSZ).

Nakoľko ešte nie je definitívne rozhodnuté o trasovaní severo-južného prepojenia Slovenska a Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej siete v smere sever – juh na základe stanoveného prioritného podopatrenia, ktorým je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia, ako aj z dôvodu, že trasa R1 v koridore Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok je zakotvená v iných strategických dokumentoch (napr. ÚPN VÚC BBSK, ktorý je základným dokumentom pre vypracovanie PUM BBSK), ako aj KURS 2001 v znení 2011 a v prílohe č. 2 ZOZNAM DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST k zákonu č. **Zákon č. 135/1961 Zb.** o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a NDS v súčasnosti pripravuje pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica dokumentáciu pre územné rozhodnutie a trasa bude posudzovaná v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA), nie je možné súhlasiť s vylúčením tejto trasy zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov.

#### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Akceptujeme, že za súčasného stavu, keď je predmetný úsek navrhovanej rýchlostnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a pripravuje sa projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie, nie je možné navrhovanú investíciu vylúčiť z vyššie citovaných strategických dokumentov. V strategickom dokumente je niekoľkokrát uvádzané, že trasovanie R1 a R3 predstavuje alternatívne riešenie v území.

Nakoľko takýto významný investičný projekt ako je rýchlostná cesta R1 by mal byť koordinovaný a akceptovaný oboma samosprávnymi krajmi – BBSK a ŽSK, odporúčame v tejto súvislosti spoločný postup pri jeho zaradení do PUM BBSK alebo SURDM ŽSK.

Obe inštitúcie by mali vyvinúť spoločné úsilie s cieľom presadiť na MDV SR objektívne a komplexné posúdenie rýchlostných ciest R1 a R3 v nadväznosti na napojenie regiónu horného Pohronia na diaľnicu D1. Pri uvedenom by sa mali brať do úvahy hlavne záujmy ochrany a prírody.

Tiež odporúčame, aby oba orgány pri tejto investícii presadzovali spoločné posúdenie oboch úsekov R1 Slovenská Ľupča – Korytnica a Korytnica – Ružomberok z dôvodu, aby sa predišlo tzv. salámovej metóde pri posudzovaní vplyvov a plytvaniu štátnymi prostriedkami na environmentálne, ekonomicky a dopravné veľmi problémovo realizovateľný projekt.

**Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15, P.O.Box100, odbor stratégie dopravy**, list č. 517/2022, zo dňa 17.01.2022.

MDV SR má k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ nasledovné pripomienky:

- v celom dokumente požadujeme neuvádzať realizáciu nasledovných stavieb:
- I/51 obchvat mesta Banská Štiavnica, spolu s vybudovaním cesty a rekonštrukciou v úseku I/51 Hontianske Nemce (I/66 - R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica (I/16 - R1) (2045). Zdôvodnenie – SSC nepripravuje žiadnu investičnú akciu, ktorá by riešila obchvat mesta Banská Štiavnica, keďže podľa výsledkov z dopravných prieskumov nie je problémom mesta tranzitná, ale vnútromestská doprava. Výstavbou obchvatu by sa problém s vnútromestskou dopravou nevyriešil;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.20.2., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.21.3., PUM BBSK musí rešpektovať existujúce záväzné strategické dokumenty,

- I/67 obchvaty obcí Kráľ, Štrkovec, spolu s rekonštrukciou úseku Tornaľa – Kráľ – hranica s Maďarskou republikou (2045). Zdôvodnenie – vzhľadom na nízke intenzity dopravy SSC nepripravuje žiadnu investičnú akciu, ktorá by riešila preložky cesty I/67 prechádzajúce obcami Kráľ a Štrkovec;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.11., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.11.,

- I/71 obchvaty sídiel Fiľakovské Kľačany, Fiľakovské Kováče a Lučenec (2030). Zdôvodnenie - vzhľadom na nízke intenzity dopravy SSC nepripravuje žiadnu investičnú akciu, ktorá by riešila preložku cesty I/71 v dotknutom úseku. Zároveň uvádzame, že cesta I/71 prechádza mimo zastavané územie miest Fiľakovo a Lučenec;



#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.10., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.10.,

- I/72 Brezno/ Halny (x I/66) – Mýto pod Ďumbierom (x I/72), vybudovanie cestného ťahu spolu s rekonštrukciou úseku (2045). Zdôvodnenie: SSC nepripravuje žiadnu investičnú akciu, ktorá by riešila vybudovanie novej cesty I. triedy v dotknutom úseku. Dopravná obslužnosť územia je zabezpečená existujúcou cestou I/72;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.13.2., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.13.2.,

- I/72 obchvaty obcí Veľké Teriakovce – Vrbovce nad Rimavicou, Kociha, Rimavské Zalužany, Rimavská Baňa, Rimavské Brezno, Hnúšťa, Hačava, Tisovec (2030). Zdôvodnenie: Uvedený úsek cesty I/72 bol posúdený v štúdiu realizovateľnosti „I/72 Brezno – Rimavská Sobota“, v rámci ktorej bolo na základe výsledkov multikriteriálnej analýzy odporúčaná realizácia podľa Variantu 1, ktorý predstavuje rekonštrukciu existujúcej cesty I/72 a úpravu bodových závad na ceste bez vybudovania obchvatov dotknutých obcí;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.16.2., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.16.2.,

- I/76 Hronský Beňadik – hranica NSK, obchvaty obcí (2045). Zdôvodnenie: Uvedený úsek cesty I/72 bol posúdený v rámci Štúdie realizovateľnosti „I/51, I/76 Nitra – Kalná nad Hronom – Levice (Šárovce)“, ktorá nepreukázala potrebu vybudovania preložky cesty I/76 prechádzajúcej cez obec Hronský Beňadik;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.16.2., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.9.,

- I/66 obchvaty sídiel v úseku Brezno – Besník – hranica PSK a rekonštrukcia úseku (2045). Zdôvodnenie: Uvedený úsek cesty I/66 bol posúdený v rámci Štúdie realizovateľnosti „I/66 Banská Bystrica – hranica kraja, smer východ“ ktorá nepreukázala potrebu vybudovania preložky cesty I/66 prechádzajúcu cez dotknuté obce;

#### Vyjadrenie BBSK:

Uvedená investícia vyplýva zo záväznej časti UPN VÚC BBK v platnom znení v časti 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, regulatívu 6.1.12., zároveň je súčasťou VPS záväznej časti ÚPN VÚC BBK v platnom znení ako 1.12., upozorňujeme, že uvedenie akéhokoľvek zámeru v strategickom dokumente kraja nezakladá povinnosť štátu takýto zámer realizovať. Kraj týmto ale dáva najavo potrebu, ktorú identifikoval v čase spracovania strategického dokumentu alebo v budúcnosti (v období, na ktoré sa strategický dokument obstaráva) očakáva. Okrem toho sa tým nevylučuje (naopak, u niektorých projektov sa explicitne navrhuje) štandardný postup vyhodnotenia a posúdenia zámeru. Investície sú navrhované v časových horizontoch 2030, 2045 a situácia môže byť odlišná od záverov štúdie z roku 2020.

- v textovej časti riešeného dokumentu sa nachádzajú infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe cyklotrás. Je potrebné pri plánovanej výstavbe dodržať ochranné pásmo vodnej cesty, ktoré je podľa § 4 ods. 2 zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení

niektorých zákonov v znení neskorších predpisov územný pás prilahlý k vodnej ceste v šírke najviac päť metrov od brehovej čiary;

Vyjadrenie BBSK: berieme na vedomie.

- v prípade infraštruktúrnych opatrení týkajúcich sa výstavby, rekonštrukcie a opráv mostných objektov cez rieky Hron a Ipeľ parametre plavebnej dráhy a podrobnosti o zaradení vodnej cesty ustanovuje vyhláška MDPT SR č. 22/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest a podľa:
  - § 4 ods. 4 písm. a) je minimálna podjazdová výška mostov nad najvyššou plavebnou hladinou je 4 m pre vodné cesty klasifikačnej triedy I;
  - § 4 ods. 4 písm. b) je minimálna podjazdová výška mostov nad najvyššou plavebnou hladinou je 5 m pre vodné cesty klasifikačnej triedy II a III;
  - § 4 ods. 5 písm. a) je plavebná dráha na vodnej ceste klasifikačnej triedy I až IV
  - pod mostami najmenej 36 m široká;
  - Vodná cesta Hron a Ipeľ je tiež podľa § 3 ods. 4 písm. f) vyhlášky MDPT SR č. 22/2001 Z. z. zaradená do klasifikačných tried I až III a považuje sa za výhľadovo sledovanú vodnú cestu;

Vyjadrenie BBSK:

*Pripomienka je relevantná pre realizáciu konkrétneho infraštruktúrneho projektu. Pri strategickom plánovaní by obstarávateľ mal samozrejme uvažovať nad realizovateľnosťou zámeru, ale nie je jeho povinnosťou uvádzať do dokumentu svetlú výšku mostovej konštrukcie pre preplav lodí po rieke. Na strategickú úroveň teda nevznikol rozpor. BBSK na rieke Hron výhľadovo neplánuje výstavbu nových mostov, len rekonštrukciu a opravu existujúcich mostov. Mosty cez rieku Ipeľ projektoval maďarský projektant, nakoľko pre ich výstavbu je vedúcim partnerom Maďarsko a BBSK je len partnerom pre obce.*

- v súvislosti s návrhmi opatrení v oblasti železničnej dopravy definovaných v PUM BBSK poukazujeme na potrebu zosúladenia časového horizontu a obsahu navrhovaných opatrení s dokumentom MDV SR „Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry“, ktorý je zverejnený na internetovej stránke MDV SR;

Vyjadrenie BBSK:

*Zosúladenie časového horizontu je možné. V prípade obsahu navrhovaných opatrení je legitímne, že kraj môže mať na obsah opatrení iný názor (môže mať iné požiadavky). V rámci spracovania strategického dokumentu PUM BBSK sme preferovali rozvoj udržateľných dopravných módov, ktoré majú najmenšie negatívne dopady na životné prostredie, a tým železničná doprava určite je. Na základe spracovaných analýz v rámci PUM BBSK vyplynulo, že pokiaľ má kraj naplňať záväzky vyplývajúce z európskej dopravnej politiky, zakotvené v Bielej knihe EU („Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“) a ďalších politík - považujeme za veľmi potrebné v Banskobystrickom kraji naplánovať ciele investície do zlepšenia železničnej infraštruktúry tak, aby mohla železnica uspokojovať potreby mobility obyvateľov v 21. storočí. Táto podmienka je kľúčová pre vytvorenie integrovaného dopravného systému, ako základu udržateľnej mobility v kraji, ktorého nosným druhom dopravy bude preprava tovarov i cestujúcich práve po železnici. Túto skutočnosť je potrebné riešiť politickou diskusiou medzi krajom a štátom a nie administratívnym pokynom, ako upraviť strategický dokument, ktorý je v kompetencii samosprávneho kraja.*

- k prílohám - kap. 1.1 (Ukážky návrhov cestovných poriadkov): Upozorňujeme, že vzhľadom na nízky prepravný potenciál MDV SR momentálne minimálne v dohľadnom čase neuvažuje o obnovení prevádzkovania železničnej osobnej dopravy na tratiach 163 (Breznička - Katarínska Huta), 164 (Filákov - Šiatorská Bukovinka - Somoskőújfalu; potrebná koordinácia s maďarskou stranou), ani o zavedení pravidelnej dopravy (mimo turistickej sezóny) na trati 165 (Plešivec - Muráň);

-

#### Vyjadrenie BBSK:

*I keď MDV SR v súčasnosti minimálne v dohľadnom čase o uvedenom neuvažuje, BBSK trvá na požiadavke obnovenia prevádzkovania železničnej osobnej dopravy na vymenovaných tratiach strategického dokumentu PUM BBSK. Podľa analýz obstarávateľa tieto trate majú prepravný potenciál a s ohľadom na potreby rozvoja regiónov bude na nich BBSK požadovať obnovenie prevádzkovania železničnej osobnej dopravy.*

- k návrhovej časti - kap. 5.1.2.15 (Rozvoj železničnej infraštruktúry):
- prezentovaná idea vysokorýchlostného spojenia krajín V4 v trase Budapešť - Zvolen - Banská Bystrica - Krakov je v rozpore s existujúcimi národnými koncepčnými a strategickými dokumentmi, kde sa uvažuje o napojení SR na susedov z V4 cez trasy cez Břeclav (ČR) - Kúty - Bratislava - Rajka (HU) resp. Muszyna (PL) - Čirč – Prešov - Košice - Čaña - Hidasnémeti (HU);

#### Vyjadrenie BBSK:

*Zámer pre vybudovanie vysokorýchlostného spojenia krajín V4 v trase Budapešť - Zvolen - Banská Bystrica - Krakov **nie je v rozpore** s existujúcimi národnými koncepčnými a strategickými dokumentmi, kde sa uvažuje o napojení SR na susedov z V4 cez trasy cez Břeclav (ČR) – Kúty – Bratislava – Rajka (HU) resp. Muszyna (PL) – Čirč – Prešov – Košice – Čaña – Hidasnémeti (HU) – Ale tieto trasy dopĺňa tak, aby vysokorýchlostné železnice tvorili komplexný celok prepájajúci všetky regióny Slovenska a umožňovali i rýchle cestovanie do susedných krajín pri preferovaní udržateľného druhu dopravy, ktorým jednoznačne železnica je.*

*Všetky návrhy v PUM BBSK sú v súlade s dlhodobými strategickými zámermi EÚ v doprave a tvoria námet na diskusiu pre zapracovanie týchto zámerov na území BBSK s presahom do okolitých 5 krajov a 2 maďarských žúp, do strategických zámerov na úrovni štátu, respektíve príslušných ministerstiev – prehľadne popísané napríklad TU: „Role dopravy v ekologickej a digitálnej transformácii EU“ vid': <https://euroskop.cz/2021/03/12/role-dopravy-v-ekologicke-a-digitalni-transformaci-eu/>.*

*Dôležitou časťou tejto kapitoly je návrh bázového tunelu, ktorý by prepojil železnicou s vyšším parametrami oblasť Banskej Bystrice a Turca (Vrútky). Toto prepojenie (bez ohľadu na budúcnosť VRT Krakov – Budapešť) môže priniesť zaujímavé možnosti pre železničnú dopravu v rámci Slovenska. Trať Banská Bystrica – Turčianske Teplice je pozoruhodné technické dielo (o. i. najdlhší železničný tunel na Slovensku), ale jeho modernizácia na vyššie parametre je vzhľadom k topografii extrémne náročná a tým aj nákladná. Nové riešenie, ktoré je tiež finančne náročné (náklady sú v PUM BBSK odhadnuté) by ale prinieslo parametre, ktoré sú na starej trati nedosiahnuteľné. Tu sa navrhuje postup ďalšieho vyhodnocovania – štúdia realizovateľnosti atď..*

- idea vybudovania novej železničnej trate Lučenec - Rimavská Sobota - Tornaľa nie je v súlade s vládou schváleným materiálom „Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry“ (materiál vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby SR v spolupráci s Útvárom hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR);

#### Vyjadrenie BBSK:

*Návrh je v súlade s dlhodobými strategickými zámermi EU v doprave, jedná sa o návrh na vybudovanie železničnej infraštruktúry v dlhodobom horizonte, preto je potrebné takýto projekt v dlhodobom predstihu aj pripravovať. Podobne ako v predchádzajúcom bode – s týmto zámerom sa bude postupovať v jednotlivých krokoch - teda štúdia realizovateľnosti a posudzovanie vplyvov na jej základe.*

*Trať Zvolen – Jesenské – Plešivec – Košice je súčasťou európskej siete a do roku 2050 by mala spĺňať určité parametre (elektrifikácia, traťová rýchlosť aspoň 100 km/h...). Dosiagnúť tieto parametre bude v úseku Filakovo – Jesenské problematické. Idea alternatívneho trasovania je teda na mieste a stojí za seriózne posúdenie (nie je nám známe, že by k tomu už došlo). Opäť sa ale s týmto zámerom pracuje v postupných krokoch – teda štúdia realizovateľnosti a posúdenie na jej základe.*

- k návrhovej časti - kap. 5.1.3.3 (Zastávky a prestupné body kategórie B): PUM uvažuje s vybudovaním

prestupného uzla medzi železničnou (trať Zvolen - Lučenec - Košice a napojenie na Maďarsko - Bánréve, Miskolc) autobusovou dopravou s parkoviskami P+R, B+R, K+R v obci Lenartovce (pri kúpeľoch Číž), kde v súčasnosti žiadne vlaky nezastavujú (v úseku Jesenské - Moldava nad Bodvou premávajú len rýchliky. Prevádzka osobných vlakov obsluhujúcich medziľahlé tarifné body na tomto úseku bola z dôvodu nízkeho prepravného potenciálu v minulosti zastavená) a v prípade potenciálneho obnovenia zastavovania vlakov v Lenartovciach by sa prevádzkový koncept železničnej dopravy v regióne musel koordinovať s maďarskou stranou.

Vyjadrenie BBSK:

*Znovuzavedenie osobných vlakov sa tu nenavrhuje, išlo by len o zmenu miesta zastavovania rýchlikov (Lenártovce, namiesto Číž-kúpele). Samozrejme – cezhraničná doprava sa musí koordinovať so susedným štátom. V rámci spracovaného návrhu strategického dokumentu PUM BBSK bolo navrhnuté cezhraničnú dopravu riešiť v prvej fáze autobusmi zachádzajúcimi do železničnej stanice Bánréve, kde by bol prestup na vlaky v Maďarsku v smere na Miskolc.*

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa vyjadrenie BBSK, že SD je výhľadového charakteru a uvedené aktivity tam môžu zostať uvedené aj keď ich realizácia v skorších termínoch nebude možná.*

**Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, sekcia lesného hospodárstva a spracovania dreva, odbor štátnej správy lesného hospodárstva, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava, list č. 13403/202 1-720, 29856/2021, zo dňa 22.12.2021.**

Ministerstvo pôdohospodárstva v predmetnej veci zaujíma nasledovné stanovisko .

S ohľadom na skutočnosť, že navrhované investičné zámery budú mať vplyv aj na lesné pozemky, s cieľom ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o lesoch“) požadujeme, aby v dokumentoch, vydávaných v procese SEA a v následných dokumentoch boli zahrnuté nasledujúce požiadavky:

- a) pri rozvoji dopravnej infraštruktúry minimalizovať záber lesných pozemkov a preferovať ten variant riešenia, ktorý by mal na lesné pozemky najmenší negatívny vplyv, ktorý prinesie najmenšiu plochu záberu lesných pozemkov,
- b) pri investičných akciách uvedených v predmetných dokumentoch predpokladať s nákladmi na výkup alebo vyvlastnenie stavbami dotknutých lesných pozemkov ako aj s nákladmi na zabezpečenie prostriedkov na náhrady pre vlastníkov lesných pozemkov za obmedzenie vlastníckeho práva na lesných pozemkoch dotknutých realizáciou stavby v zmysle § 35 zákona o lesoch,
- c) pri plánovaní cyklotrás rešpektovať skutočnosť, že existujúca lesná dopravná sieť je vybudovaná na účel zabezpečenia hospodárenia v lesoch a nie na cyklotrasu a v prípade budovania nových cyklotrás dbať na to, aby sa výstavba a úprava cyklotrás realizovala v takých technických parametroch (v súlade s požiadavkami uvedenými v STN 73 6108 Lesné cesty a iné účelové komunikácie v lese), aby svojou konštrukciou zaručili nosnosť vyžadovanú pre prevádzku lesných mechanizmov na sústreďovanie, prepravovanie a uskladňovanie dreva.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

**Dopravný úrad, Letisko M.R. Štefánika, 823 05 Bratislava, list č. 11414/2022/OSD/01774, zo dňa 10.01.2022.**

Dopravný úrad, ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (**letecký zákon**) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydal k oznámeniu o strategickom dokumente stanovisko č. 20160/2019/ROP-002-P/49861 zo dňa 11.10.2019, v ktorom žiadal pri návrhu rozvoja

dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plochách, rešpektovať ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení ma území Banskobystrického kraja, ktoré sú zapracované v textovej aj výkresovej časti platného Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj.

Uvedená požiadavka je v samostatnej prílohe č. 2 správy - Vyhodnotenie pripomienok doručených k oznámeniu o strategickom dokumente, vyhodnotená ako akceptovaná.

Čo sa týka samotnej správy o hodnotení strategického dokumentu do pozornosti dávame, že letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve (v správe jednotne uvádzané ako „letiská“) Tomášovce, Babin Most, Rimavská Seč a Bátka sa podľa § 57f ods. 2 Prechodné ustanovenie k úpravám účinným od 01.08.2019 leteckého zákona od 01.01.2021 považujú za „osobitné letiská“. Letisko pre letecké práce, resp. iná plocha ako je letisko, ktorá sa používa na vzlety a pristátia lietadiel iba dočasne alebo príležitostne alebo na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení Janova Lehota sa za osobitné letisko považuje podľa § 57f ods. 1 Prechodné ustanovenie k úpravám účinným do 31.06.2019 už od 01.01.2020.

Tieto letiská nespĺňajú požiadavky na parametre štandardného letiska definovaného podľa platných predpisov a preto pri nich nie je možné používať pojem „letisko“ bez bližšej špecifikácie, tzn. bez uvedenia pojmu „osobitné“

K letisku Lučenec uvádzame, že nemá určené ochranné pásma rozhodnutím v zmysle ustanovení § 29 ods. 1 a 2 leteckého zákona (v správe je používaný pojem „OP“ letiska Lučenec). Súčasťou územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj, ktorý bol podkladom pre spracovanie plánu udržateľnej mobility, sú prekážkové roviny a plochy tohto letiska, ktorých voľnosť je pre zachovanie prevádzkyschopnosti letiska vyžadovaná v zmysle predpisu L14 Letiská, I. zväzok, Navrhovanie a prevádzka letísk, vydaného Úpravou č. 1/2006 dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky zo dňa 24.10.2006 a ktorých akceptovanie Dopravný úrad len odporúča. Tzn. v správe pri identifikácii zásahu jednotlivých návrhov do OP by mal byť v prípade letiska Lučenec použitý pojem „prekážkové roviny a plochy“ letiska Lučenec.

Dopravný úrad k správe o hodnotení strategického dokumentu neuplatňuje žiadne ďalšie pripomienky.

*Toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva (nie z hľadiska záujmov dopravy na dráhach a vnútrozemskej plavby).*

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

**Úrad verejného zdravotníctva SR, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava, list č. OHŽP/184/1847/2022, zo dňa 17.01.2022.**

Úrad verejného zdravotníctva vydáva nasledovné stanovisko:

So Správou o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ sa súhlasí. Zároveň sa v správe o hodnotení požaduje:

- aktualizovať dokument Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV. (NEHAP IV.). Od roku 2019 je v platnosti Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V, schválený vládou SR č. 3/2019),
- zabezpečiť dodržiavanie ustanovení vyhlášky MZ č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri návrhu novej dopravnej infraštruktúry a rozširovaní už existujúcej dopravnej infraštruktúry.

Odôvodnenie:

Dňa 05.01.2022 bolo na Úrad verejného zdravotníctva SR postúpené podanie Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom vo Veľkom Krtíši, ktorému bola dňa 22.12. 2021 doručená žiadosť Okresného úradu Banská Bystrica, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 5943/1, Banská Bystrica o stanovisko k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Nakoľko sa strategický dokument týka regionálnych úradov verejného zdravotníctva v Banskobystrickom kraji, záväzné stanovisko vydáva Úrad verejného zdravotníctva SR ako príslušný orgán verejného zdravotníctva podľa § 5 ods. 4 písm. n) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov záväzné stanovisko.

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM BBSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Banskobystrického samosprávneho kraja v oblasti dopravnej infraštruktúry počas najbližších 10 – 15 rokov. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

Z predloženej správy vyplynulo, že implementáciou PUM BBSK je možné očakávať najmä pozitívne priame aj nepriame vplyvy na životné prostredie, napr. zvýšenie rýchlosti a plynulosti dopravy, zníženie dopravnej nehodovosti, zníženie negatívneho vplyvu dopravy na okolité prostredie, najmä obyvateľstvo bývajúce a pracujúce v blízkosti dopravných ťahov a podobne, zníženie intenzity dopravy na hlavných komunikáciách prechádzajúcich obytným územím s následným znížením imisí a hladín hluku. Väčšina navrhovaných aktivít a opatrení je konkrétne zameraná na posilnenie starostlivosti o územie a na zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Dobudovaním cyklistickej siete a siete chodníkov pre peších sa vytvárajú podmienky pre zvýšenie pohybovej aktivity. Tieto opatrenia majú prispieť k zlepšeniu kvality životného prostredia a následne i k zlepšeniu zdravotného stavu obyvateľstva. Všetky konkrétne aktivity, ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú rozpracované v jednotlivých projektoch a budú podliehať povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy (zákon NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov).

Na základe vyššie uvedených skutočností a čiastkových stanovísk dotknutých regionálnych úradov verejného zdravotníctva v Banskobystrickom kraji a vzhľadom na to, že predmetná správa o hodnotení strategického dokumentu nie je v rozpore s požiadavkami na ochranu verejného zdravia sa vydáva toto záväzné stanovisko.

Vyjadrenie spracovateľa posudku:

*Akceptuje sa.*

ODBORNÁ VEREJNOSŤ

**Inštitút pre ochranu prírody Banská Bystrica (IOP), Sásovská cesta 86, 874 11 Banská Bystrica, list zo dňa 7.1.2022, odoslaný emailom na OU BB dňa 9.1.2022.**

Po preštudovaní dáva riaditeľ IOP Ing. Marián Jasík k obom dokumentom nasledovné pripomienky:

**OP1 - Výstavba rýchlostných ciest na území BBSK (2022, 2030, 2045)**

R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica (hranica kraja, Ružomberok)

Absentujúcou informáciou kľúčového významu je že zámer navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“, bol predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona EIA ukončeného záverečným stanoviskom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia

regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5.10.2010. Zámer pozostával zo štyroch úsekov. Podľa bodu 46 záverečného stanoviska v prípade realizácie úsekov 3 a 4 predĺženia rýchlostnej cesty R 1 (Slovenská Ľupča – Ružomberok) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Splnenie podmienky preukázania naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu vyplýva z ustanovenia § 28 ods. 6 zákona, v ktorom je prebraný čl. 6.4 smernice o ochrane biotopov. Uvedené ustanovenie smernice o ochrane biotopov sa v praxi aplikuje na základe judikatúry Európskeho súdneho dvora, ako aj na základe postupov stanovených v metodických príručkách Európskej komisie, ktoré z príslušnej judikatúry Európskeho súdneho dvora vychádzajú.

Podľa rozhodnutia MŽP SR, Odbor štátnej správy ochrany prírody, číslo: 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, ktorým nepovolilo výnimku a zamietlo žiadosť v súvislosti s navrhovanou výstavbou 3 a 4 úseku R1:

*„Vychádzajúc z vyššie uvedenej praxe pri aplikácii článku 6.4 smernice o ochrane biotopov možno konštatovať, že neexistencia alternatívnych riešení k navrhovanému predĺženiu trasy rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok, konkrétne pre účel tohto konania išlo o jeho tretí úsek Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja, nebola v tomto konaní ani v procese posudzovania vplyvov podľa zákona EIA preukázaná. V procese posudzovania zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1 podľa zákona EIA boli posúdené vybrané alternatívne trasy vrátane nulového variantu, avšak toto posúdenie nemožno považovať za hodnotenie, ktoré by objektívne konštatovalo, že neexistujú alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na územia sústavy Náture 2000, resp. aktakéto nie sú, že neexistujú alternatívne riešenia s menším nepriaznivým vplyvom na tieto územia, ktoré by smerovali k naplneniu cieľov projektu, tak ako sa to vyžaduje v zmysle článku 6.4 smernice o ochrane biotopov.“*

Správa o hodnotení vplyv tohto zámeru na prírodné prostredie, chránené druhy a biotopy Podľa súčasného legislatívneho stavu je príprava a realizácia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Korytnica a ďalej na Ružomberok, v trase deklarovanej v obstarávaných projektových dokumentáciách, znemožnená. Z hľadiska ochrany prírody a rozvoja udržateľného turizmu považujeme vybudovanie rýchlostnej cesty v tomto koridore na rozhraní dvoch národných parkov za neprijateľné a žiadame tento koridor vylúčiť zo všetkých plánovacích a koncepcných dokumentov.

Ako sa k tomu postavili predkladané dokumenty?

- v správe o hodnotení na strane 179 citujeme : *„Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenia 1 až 20 (OP1CD ) nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva. Emisná a hluková záťaž bude navrhovanými opatreniami sčasti presmerovaná mimo obytné sídla.“*
- v prílohe č. 3 – Vplyv na Naturu 2000 a chránené územia na strane 33 citujeme:  
*„Trasa nemá výrazný negatívny vplyv na územia NATURA 2000 na území SR, na chránené územia a ani na prvky ÚSES.V mieste trasy cesty vedenej tunelom sú najvýznamnejšie vplyvy na chránené územia eliminované. Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu lesného komplexu.“*

**Je to hrubo zavádzajúce tvrdenie a takúto správu nemôžeme považovať za dôveryhodnú a žiadame ju prepracovať.**

Vyjadrenie BBSK:

*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 v OPC9 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi sever – juh z dôvodu zlepšenia vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto*

potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispeje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3). Okrem rýchlostných ciest ťah v niektorých úsekoch dopĺňajú cesty I. triedy I/14, I/59, I/65, I/66, I/70 a I/78. Prioritným podopatrením je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia.

Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP, na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydal dňa 12.08.2016 Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 6432/2016-1.7/ml, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje :

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,
- vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...
- dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,
- popísať vzťah k alternatívnejmu riešeniu trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.

Ďalej sa v odôvodnení uvádza, stavba „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“ bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení boli v predmetnom úseku hodnotené vplyvy navrhovanej činnosti vo variantných riešeniach – Slovenská Ľupča – Korytnica (3. Úsek) – základná trasa – subvariant R1 dlhý tunel. V záverečnom stanovisku MŽP SR k navrhovanej činnosti č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010 odporučilo v 3. Úseku Slovenská Ľupča – Korytnica hranica kraja) – základnú trasu – s prípadnou korekciou v oblasti genofondovej plochy Vrch Moštenica na základe dohody s príslušnou správou ŠOP SR.

Národná diaľničná spoločnosť pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v súčasnosti zabezpečuje proces prípravy a vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) a dokumentácie stavebného zámeru (DSZ).

Nakoľko ešte nie je definitívne rozhodnuté o trasovaní severo-južného prepojenia Slovenska a Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 uvažuje s dobudovaním stredoslovenskej cestnej siete v smere sever – juh na základe stanoveného prioritného podopatrenia, ktorým je vypracovanie obsiahleho komparatívneho zhodnotenia možných potenciálnych alternatív s cieľom zadefinovania najefektívnejšieho a environmentálne najvhodnejšieho riešenia potrebného k dosiahnutiu požadovaného opatrenia, ako aj z dôvodu, že trasa R1 v koridore Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok je zakotvená v iných strategických dokumentoch (napr. ÚPN VÚC BBSK, ktorý je základným dokumentom pre vypracovanie PUM BBSK), ako aj KURS 2001 v znení 2011 a v prílohe č. 2 ZOZNAM DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST k zákonu č. **Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)** a NDS v súčasnosti pripravuje pre R1 Slovenská Ľupča – Korytnica dokumentáciu pre územné rozhodnutie a trasa bude posudzovaná v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA), nie je možné súhlasiť s vylúčením tejto trasy zo všetkých územnoplánovacích a iných strategických dokumentov.



### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Akceptujeme, že za súčasného stavu, keď je predmetný úsek navrhovanej rýchlostnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a pripravuje sa projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie, nie je možné navrhovanú investíciu vylúčiť z vyššie citovaných strategických dokumentov. V strategickom dokumente je niekoľkokrát uvádzané, že trasovanie R1 a R3 predstavuje alternatívne riešenie v území.

Nakoľko takýto významný investičný projekt ako je rýchlostná cesta R1 by mal byť koordinovaný a akceptovaný oboma samosprávnymi krajmi – BBSK a ŽSK, odporúčame v tejto súvislosti spoločný postup pri jeho zaradení do PUM BBSK alebo SURDM ŽSK.

Obe inštitúcie by mali vyvinúť spoločné úsilie s cieľom presadiť na MDV SR objektívne a komplexné posúdenie rýchlostných ciest R1 a R3 v nadväznosti na napojenie regiónu horného Pohronia na diaľnicu D1. Pri uvedenom by sa mali brať do úvahy hlavne záujmy ochrany a prírody.

Tiež odporúčame, aby oba orgány pri tejto investícii presadzovali spoločné posúdenie oboch úsekov R1 Slovenská Ľupča – Korytnica a Korytnica – Ružomberok z dôvodu, aby sa predišlo tzv. salámovej metóde pri posudzovaní vplyvov a plytvaniu štátnymi prostriedkami na environmentálne, ekonomicky a dopravne veľmi problémovo realizovateľný projekt.

### **OP3 – A.2 - Rozvoj koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline (2024)**

V správe o hodnotení chýba nedávno vyhlásená Prírodná rezervácia Pralesy Slovenska – Bystrá dolina, ktorá je vo výraznom priestorovom konflikte s navrhovanou železničnou trasou. Takmer celá navrhovaná trasa od Tálov až po konečnú zastávku v Krúpovej je okrem toho situovaná na území Národného parku Nízke Tatry, území európskeho významu Ďumbierske Tatry a Chránenom vtáčom území Nízke Tatry.

#### **Konštatovanie**

- v správe o hodnotení na strane 167 citujeme : „Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenie OP3VOD – A.2 nemá výrazný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia.“
- v prílohe č. 3 – Vplyv na Naturu 2000 a chránené územia na strane 20 citujeme:  
„Trasa nemá výrazný vplyv na územia NATURA 2000 na území SR (SKUEV0302 Ďumbierske Tatry, SKCHVU018 Nízke Tatry), na chránené územia (NP Nízke tatry) a ani na prvky ÚSES (NRBc NP Nízke Tatry Ďumbierska časť), ktorými prechádza. Vplyvy pri súbehu s vodným tokom Bystrianka sa nepredpokladajú.“

#### **je hrubo zavádzajúce a takúto správu nemôžeme považovať z dôveryhodnú a žiadame ju prepracovať.**

Vytvárať nový dopravný koridor v prísne chránenom území považujeme za neprípustné a vzhľadom na očakávaný vývoj motorových vozidiel (prechod na bezemisné zdroje pohonu) aj nelogické. Problém statickej dopravy je možné riešiť povinným zavedením hromadnej dopravy od záchytných parkovísk alebo vybudovaním parkovacích plôch zapadajúcich do chránenej krajiny (nie takých aké boli v nedávnej dobe vybudované v Krúpovej). Namiesto jedného dopravného koridoru by boli dva, nakoľko železnica by nebola alternatívou k cestnej doprave, ale len je atraktívnym podielovo a operatívne nevýznamným doplnkom.

V správe ani v prílohe č. 3 sa nespomína SKUEV1302 Ďumbierske Tatry, ktorého východný polygón navrhovaná trasa železnici priamo pretína a keďže ide o malé územie, závislé na zachovaní vodného režimu (Jaseňovo-jelšové lužné lesy) bol by preň takýto zásah fatálny.

### **OP5 - Rozvoj koľajovej dopravy v Bystrianskej doline v horizonte 2040**

V správe ani v prílohe č. 3 sa nespomína SKUEV0153 Horné lazy, ktoré navrhovaná trasa železnici priamo pretína a keďže ide o malé územie, bol by preň takýto zásah fatálny.

### Vyjadrenie spracovateľa posudku:

Akceptujeme výhrady voči spôsobu vyhodnotenia vplyvov. V súvislosti s uvádzaním SKUEV1302 Ďumbierske Tatry asi došlo omylu nakoľko ho vo svojom vyjadrení cituje sám autor.

Zarážajúci je tiež fakt, že aj pri OP 3 VOD A.2 aj pri OP 5 VOD A.1 sú uvedené ako hlavné riziká nedostatočná politická vôľa a nedostatok financií, ale v žiadnom z prípadov ochrana prírody ako taká. Uvedené sa týka aj ďalších OP.

Súčasťou pripomienok zo strany IOP je aj príloha – „Rozhodnutie MŽP SR, Odbor štátnej správy ochrany prírody, číslo: 1074/2014-2.1 z 27.3.2014“.

## **7. Verejné prerokovanie a jeho závery**

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu sa uskutočnilo dňa 11.01.2022 na Úrade BBSK, Nám. SNP 23, Banská Bystrica. Prezenčnú listinu podpísalo 9 zúčastnených + online pripojených 20 účastníkov.

### **Zápis z verejného prerokovania**

Dňa 11. januára 2022 sa na Úrade BBSK, Nám. SNP 23, Banská Bystrica konalo verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu „**Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja**“ (ďalej len „PUM BBSK“). Vzhľadom na epidemiologickú situáciu a platné pandemické opatrenia sa verejné prerokovanie konalo aj online, prostredníctvom MS Teams. Link na pripojenie bol zverejnený na stránke úradu BBSK <https://www.bbsk.sk/pum> a na webovom sídle MŽP SR [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk). Verejné prerokovanie sa začalo 11. januára 2022 o 15:30 hod a ukončené bolo o 17:00 hod.

Prítomní: fyzicky podľa priloženej prezenčnej listiny, online pripojení boli účastníci v počte 20.

Pre potreby spracovania zápisu z verejného prerokovania bol vyhotovený zvukový záznam. Verejné prerokovanie otvorila Alexandra Jóbová z Úradu BBSK, oddelenia územného plánovania a životného prostredia, v úvode predstavila charakter dokumentu PUM BBSK a účel verejného prerokovania. Úvodné slovo predniesol predseda BBSK, p. Ján Lunter. Následne boli predstavení prítomní zamestnanci Ú-BBSK, podieľajúci sa na tvorbe PUM BBSK a príprave verejného prerokovania a externí pracovníci, spracovávajúci samotný strategický dokument (NDCon, s. r. o. – p. Steiner, p. Kašík) a spracovateľka správy o hodnotení (p. Čamajová), ktorí boli pripojení online. Pred samotným predstavením PUM BBSK boli vysvetlené jednotlivé doterajšie kroky v rámci procesu SEA a technické informácie k priebehu diskusie.

P. Steiner (spoločnosť NDCon, s. r. o.) predstavil strategický dokument PUM BBSK. Uviedol, že ide o komplexný dokument, ktorý zohľadňuje potreby ľudí a hľadá vhodné riešenia. Priblížil proces jeho tvorby, BBSK spracováva PUM neskôr než iné kraje, čo mu umožnilo poučiť sa z toho, ako to robili inde a pristúpiť k jeho tvorbe iným spôsobom. Dlhšia bola prípravná fáza v roku 2019 (spracovanie dopravného modelu, prieskumov, demografické analýzy...), nasledovala Fáza A (príprava a zhromaždenie dát), fáza B (analýzy), fáza C (spracovanie návrhov) a fáza D (akčný plán). Od fázy A sa začalo na formulovaní vízie a cieľov a komunikačnej stratégie. Po schválení strategického dokumentu, v ktorom bude zapracovaný výsledok procesu SEA, bude zahájená implementačná fáza (fáza E), s míľnikmi v rokoch 2030 a 2045. Udržateľnosť dokumentu sa prelína vo viacerých rovinách: ekonomickej, technickej, spoločenskej a ekologickej.

Následne p. Čamajová podrobne predstavila správu o hodnotení strategického dokumentu, táto zhodnocuje posudzované územie, popisuje predpokladané vplyvy SD na jednotlivé zložky ŽP, vrátane zdravia, obsahuje hodnotenie jednotlivých opatrení vrátane vyhodnotenia vplyvov na chránené územia a územia NATURA 2000 a navrhuje opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na ŽP a zdravie. P. Čamajová následne popísala predpokladané vplyvy strategického dokumentu na ŽP.

Po prezentáciách bola otvorená **diskusia**, v rámci ktorej vystúpili:

**p. Ing. arch. Zdenko Kasáč**, architekt mesta Sliač, spolu s architektkou mesta Sliač Ing. arch. Stanislavou Švantner Troppovou. P. Kasáč predstavil písomné stanovisko mesta Sliač, ktoré následne fyzicky odovzdal p. Jóbovej. V závere požiadal, aby obstarávateľ zahrnul mesto Sliač z pohľadu významu mesta ako dopravného uzla na podobnú úroveň, ako majú napr. krajské mesto, alebo okresné mesto Zvolen. Sliač je dopravným uzlom, kde sa môže PUM a zámer terminálu ako prestupového bodu integrovanej dopravy najefektívnejšie propagovať a realizovať. A to z dôvodu, že mesto Sliač má vo svojom k.ú. letisko, železnicu, cyklotrasy aj verejnú dopravu a z pohľadu významu kúpeľov Sliač aj potrebu bezbariérového prístupu návštevníkov.

Na vstup p. Kasáča reagoval/a:

**p. Kasová**, vedúca oddelenia územného plánovania a životného prostredia Ú-BBSK – z hľadiska územného plánu vnímame potrebu koordinácie územného rozvoja aglomerácie Banská Bystrica Zvolen, Sliač a to nie len z hľadiska dopravy, ale všeobecne rozvoja tohto priestoru. Je možné sa o tejto téme spoločne baviť.

Vystúpila **p. Ing. arch. Stanislava Švantner Troppová**, externý spolupracovník mesta Sliač – architektka, ktorá zhrnula problematické body (existujúce dopravné uzly, existujúce a plánované dopravné koridory rozdeľujúce sídlo, cyklotrasy a prepojenie s blízkymi sídlami a statická doprava). Pripomienky odovzdala v písomnej podobe na verejnom prerokovaní p. Jóbovej.

Na vstup p. Švantner Troppovej reagoval/a:

**p. Vyka**, riaditeľ odboru verejnej dopravy Ú-BBSK – poďakoval za pripomienky, niektoré spomínané body sa nachádzajú v PUM, len možno nie v takej podrobnej mierke, fáza C popisuje Sliač kúpele ako uzol v kategórii B, tzn. čo je hneď druhá najvyššia kategória po skupine, kde je krajské mesto a väčšie mestá, počíta sa s tým, že Sliač bude uzlom integrovanej dopravy. Paralelne s PUM sa pripravuje Plán dopravnej obslužnosti, kde bude detailne rozpracovaná prímestská autobusová doprava v kraji. Ukáže akým spôsobom bude tento uzol integrovaný. PUM BBSK je strategický dokument, ktorý rieši 516 obcí kraja, je to skôr koncepčný materiál, ktorý definuje smer a stratégiu rozvoja udržateľným spôsobom a preto nejde do detailov jednotlivých projektov. Zhotoviteľ ale pripomienky nejakým spôsobom zapracuje do finálnej verzie PUM BBSK.

**p. Steiner**, (NDCon, s. r. o.) uviedol, že PUM BBSK rieši celý kraj a pri jednotlivých mestách nebolo možné ísť do takého detailu, pripomienky v rámci mierky spracovania PUM BBSK zapracujú.

**p. Kasová** – reakcia k R2, samosprávny kraj ako orgán územného plánovania musí rešpektovať všetky nadradené dokumenty a národné potreby. R2 určite má dopad na ŽP, zároveň pomáha obytným územiám pri skvalitnení života obyvateľov, najmä mesta Zvolen. Momentálne prebieha EIA ukončenie R2 a napojenie na R1, vyhodnocujú sa 4 varianty. My nemôžeme spochybníť závery EIA a vyhodnotenie vplyvov na pramene mesta Sliač. Je potrebné aby všetci pristúpili k tomuto problému konštruktívne.

Do chatu uviedol svoj dotaz **p. Jaroslav Gazdík**, poslanec obce Trnavá Hora: bezpečnosti sa podľa neho v materiáli venuje okrajovo (pritom je dôležité eliminovať vznik takých križovatiek ako je križovatka pri Šášovskom Podhradí Žiar n. Hronom – Kremnica – R1). V materiáli oceňuje, že sa dáva dôraz na ekológiu a víziu budovania cyklotrás. Má však obavy, že tak ako doteraz to zostane len v pozícii vízií. Mal aj jednu konkrétnu otázku na p. predsedu BBSK - kedy sa začne riešiť padajúce bralo medzi obcami Trnavá Hora a Hronská Dúbrava? Skaly padajúce z tohto brala padajú na cestnú komunikáciu a ohrozujú dopravné prostriedky a osoby prechádzajúce týmto nebezpečným úsekom.

Na vstup p. Gazdika reagoval/a:

**p. Steiner** – záleží na príslušných orgánoch a príslušných ľuďoch ako sa im vízie podarí premietnuť do praxe, bezpečnosťou sa v PUM BBSK zaoberali, opäť v merítke celého kraja,

**p. Kašík** (NDCon, s. r. o.) – u cyklistickej dopravy sa PUM BBSK zameriava na dostupnosť veľkých sídiel z okolia – teda dopravnú cyklistiku ako alternatívu k automobilovej doprave. Pri bezpečnosti

sa nezaoberali touto témou na úrovni nejakých auditov/inšpekcií jednotlivých úsekov, dávali prednosť tomu, aby sieť ciest II. a III. triedy v správe BBSK bola čo najkvalitnejšia a najbezpečnejšia.

**p. predseda Lunter** odporučil p. Gazdíkovi, aby mu mailom poslal otázku aj s číslom cesty a upresnením, kde sa problém deje, má to na starosti RSC ale podnet prešetriť a dá odpoveď.

**p. Halaj**, krajský cyklokoordinátor – reagoval na všetky doteraz položené otázky, pri cyklotrasách je potrebné rozlišovať dve oblasti, cykloturistické trasy v súbehu ciest II. a III. triedy, primárne určené na rekreačné účely, čo nie je predmetom PUM BBSK, a cyklo-dopravné trasy, na ktoré sa zameriava PUM, kde je nosnou stratégiou „Kostrová sieť cyklistických trás BBSK“. V Sliači prechádza prioritná vetva – Pohronská vetva, na ktorej sa intenzívne pracuje, je v štádiu rozpracovanej PD. Sliač a Zvolen je prepojený, trasa vedie po hrádzi, nespĺňa úplne parametre podľa normy, treba uvažovať do budúcnosti o rozšírení a zabezpečení bezpečnosti. Z hľadiska bezpečnosti sa uvažuje o budovaní cyklokomunikácii ako segregovaných komunikácií, výlučne pre cyklistickú dopravu (maximálne s korčuliarmi), s odčlenením od pešej dopravy. Kostrová sieť má cca 750 km hlavných vetiev, na ne sa majú napájať ďalšie vetvy, napr. špecifikované v IÚS, tam je zarátaná vetva Sliač – Kováčová. Rozpracovaných je cca 10 projektov, v rôznom štádiu.

**p. Kasová** – čo sa týka spodrobnenia PUM, tento strategický dokument bude jedným z územnoplánovacích podkladov pre ÚPN VÚC BBK a pre ÚPN jednotlivých obcí v kraji. PUM BBSK by si mali premietnuť do svojich ÚPN podkladov, a mali by sa vysporiadať s konfliktnými bodmi v mierke obce a navrhnúť si vhodné riešenia. Je potenciál, aby obce mali spracovaný ÚPN, tie ktoré majú, aby ho každé 4 roky preskúmavali nie len zmenami a doplnkami ale komplexne, aby už pri príprave samotnej dokumentácie pre územné rozhodnutie boli problémy v ÚPN špecifikované a vedeli urýchliť konania.

**p. Martincová**, oddelenie verejného obstarávania a investícií, reaguje na Sliač – predpokladajú, že vybudovaním južného obchvatu Sliača sa odľahčí uzol v strede mesta, križovatka cesty I. a III. triedy. Neplánujeme tam budovať kruhovú križovatku. Cykloznačenie na cestách III. triedy je veľmi problematické.

Ďalšie otázky v diskusii nepadli. P. Jóbová teda diskusiu uzavrela a vysvetlila ďalšie kroky posudzovania strategického dokumentu: zápis, výber odborne spôsobilej osoby na spracovanie odborného posudku príslušným orgánom, posudok, záverečné stanovisko, následné zapracovanie záverečného stanoviska do samotného strategického dokumentu. Takto upravený materiál bude predložený do zastupiteľstva na schválenie.

V Banskej Bystrici, 14. januára 2022

Zapísala: RNDr. Alexandra Jóbová, v. r.

Schválila: Ing. arch. Hana Kasová, v. r.

## 8. Konzultácie

V správe o hodnotení bol daný odkaz na možnosť vykonať konzultácie na adrese Zlatnícka 10/1582, 110 00 Praha 1 v Českej republike.

Konzultácie podľa § 63 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov bolo možné uskutočniť počas celého procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu aj na Okresnom úrade v Banskej Bystrici, odbore starostlivosti o životné prostredie.

Uvedenú možnosť využil Banskobystrický samosprávny kraj, oddelenie územného plánovania a životného prostredia listom č. 07757/2022/ODDOPZP-9 zo dňa 15.02.2022.

„Dňa 08.02.2022 bol Banskobystrickému samosprávnemu kraju (ďalej "BBSK") doručený list, v ktorom Okresný úrad Banská Bystrica vyzýva BBSK ako obstarávateľa strategického dokumentu "Regionálny plán udržateľnej mobility BBSK" na predloženie doplňujúcich informácií v zmysle §12 ods. 4 zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Okresný úrad Banská Bystrica teda požaduje ďalšie informácie vyplývajúce z predložených stanovísk (stanovisko MŽP SR č. 4003/2022-6.3

zo dňa 03.02.2022 a stanovisko OU BB, OOPaK č. OU-BB-OSZP1-2022/006478-004 zo dňa 02.02.2022), ktoré má obstarávateľ k dispozícii a ktoré sú potrebné na vypracovanie záverečného stanoviska.

Žiadame OÚ ako príslušný orgán pre proces posudzovania strategického dokumentu o zabezpečenie vykonania konzultácie v zmysle § 63 zákona o posudzovaní s orgánmi, ktoré predložili stanoviská, na základe ktorých sme ako obstarávateľ vyzvaný poskytnúť ďalšie informácie.“

Z konzultácie boli prezentované nasledovné závery:

### **Závery z konzultácie v zmysle § 63 zákona o posudzovaní konané dňa 14. marca 2022**

Prítomní:

- prezenčne: Vladimír Koňár (OÚ Banská Bystrica, odbor starostlivosti o ŽP), Milan Turóci (OÚ Banská Bystrica, odbor starostlivosti o ŽP), Hana Kasová (BBSK, ODDUPZP – vedúca oddelenia), Alexandra Jóbová (BBSK, ODDUPZP)
- online cez MS Teams: Róbert Machala (riaditeľ odboru cestnej infraštruktúry a územného plánovania), Miroslav Vyka (riaditeľ odboru verejnej dopravy), Ján Gábor (odborný referent pre investície v cyklodoprave), Peter Halaj (krajský cyklokoordinátor),
- Vlasta Čamajová (spracovateľka správy o hodnotení), Karel Steiner (NDCon, s. r. o., spracovateľ PUM),
- ŠOP SR: Renáta Žiačiková (vedúca oddelenia EIA), Dagmar Čumová (koordinátorka pre EIA)
- odborne spôsobilá osoba na spracovanie posudku: Enviconsult spol. s. r. o. – Peter Hujo

Zástupkyňa MŽP SR sa mailom vopred zo zdravotných dôvodov ospravedlnila.

Stretnutie otvoril p. Koňár, zástupca príslušného orgánu pre proces SEA PUM BBSK. V úvode p. Vyka predstavil spôsob spracovania PUM BBSK, p. Čamajová popísala spracovanú správu o hodnotení, mierka spracovania strategického dokumentu aj správy o hodnotení je 1: 50 000. Cesty a železnice sú prevzaté zo strategických dokumentov vyššej úrovne. Súčasťou je kostrová sieť cyklotrás spracovaná na základe uznesenia vlády SR č. 223/2013.

ŠOP SR vyjadrila názor, že špecifická požiadavka 2.2.2 rozsahu hodnotenia nebola splnená, opatrenia nie sú konkrétne popísané a zobrazené, primerané posúdenie (Príloha č. 3) nie je vypracované podľa metodiky ŠOP SR. Pri vplyvoch nie je uvedená ich významnosť. Nadradený dopravný dokument - Strategický plán rozvoja dopravy bol v rámci SEA vyhodnotený podľa tejto metodiky a toto hodnotenie malo byť premietnuté do plnenia špecifickej požiadavky rozsahu hodnotenia pre PUM BBSK, táto úroveň by ŠOP SR postačovala. Nesúhlasia s vyhodnotením vplyvu R1 v správe o hodnotení PUM BBSK, žiadajú zosúladiť.

Spracovateľka správy o hodnotení SD PUM BBSK skonštatovala, že bola robená podľa metodiky ŠOP SR. Je si vedomá, že podľa metodiky sa má vplyv percentuálne vyhodnotiť, ale v mierke spracovania PUM BBSK a správy o hodnotení na tento dokument, nie je možné presne určiť záber a zásah do chránených území, keďže trasy sú orientačné – sú to koridory. Z tohto hľadiska považuje vyhodnotenie za dostatočné. Ak sa pozrieme na tento strategický dokument ako na celok, nemá významné negatívne vplyvy na životné prostredie a prvky NATURA 2000. Realizáciou opatrení bude celkovo záťaž z dopravy na životné prostredie nižšia.

### **Závery/odznelo:**

- PUM je stratégia ako vyskladať jednotlivé druhy dopravy tak, aby bola doprava ekologickejšia, a aby bolo jasné, kde v území majú byť vybudované prestupné terminály, koridory pre cyklodopravu, pričom sa bavíme o koridoroch, nie o stavbách, tzn. že trasy nie sú striktné a presne určené, miesta stretov s chránenými územiami sa budú podľa potreby v ďalších stupňoch dokumentácií a konaní korigovať,

- ŠOP SR považuje bod 2.2.2 rozsahu hodnotenia za nesplnený; Kostrová sieť cyklotrás nebola ako celok konzultovaná so ŠOP SR, prebehli čiastkové konzultácie len s niektorými správami, z praktického a strategického hľadiska je správne mať vyhodnotenú sieť ako celok,
- obstarávateľ a spracovateľka správy o hodnotení vyjadrila presvedčenie, že v súčasnom stave podkladov a poznania nie je možné podrobnejšie vyhodnotiť vplyvy, keďže máme len koridory v spomínanej mierke, a nevieme presne vyjadriť v akej miere môžu byť zasiahnuté územia NATURA 2000, naplnenie špecifickej požiadavky je spracované primerane strategickej úrovni dokumentu,
- z hľadiska cesty R1, pripomienky ŠOP SR sú opodstatnené, ale cestu R1 nie je možné vylúčiť z dokumentu, pretože je súčasťou nadriadených dokumentov (nie je to cesta, ktorú navrhuje PUM), je možné zosúladiť vyhodnotenie vplyvov, ich významnosti, s vyhodnotením záverov vyhodnotenia SEA dokumentu Strategický plán rozvoja dopravy – určiť významnosť vplyvov, a premietnuť to do odborného posudku a záverečného stanoviska,
- proces posudzovania plynule pokračuje podľa zákona, a v súčasnosti už je zvolená odborne spôsobilá osoba na spracovanie odborného posudku, ktorá vyhodnotí aj doručené stanoviská, a úplnosť zistenia vplyvov strategického dokumentu,
- alternatívne trasovania a technické riešenia ako opatrenie na elimináciu vplyvu na územie sústavy NATURA 2000 by mali byť zahrnuté do odborného posudku, jeho odporúčaní a následne do PUM BBSK

Zapísal : Ing. Vladimír Koňár, RNDr. Alexandra Jóbová

Uvedené závery či myšlienky sa snažil spracovateľ posudku zapracovať do posudku, samozrejme v rámci časových i technických možností.

#### **IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU**

Zisťovaniu kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa venovala kapitola IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia.

Implementáciou stratégie je potrebné očakávať na jednej strane pozitívne priame aj nepriame vplyvy na životné prostredie a na strane druhej aj významnejšie negatívne vplyvy.

Vyššie uvedené konštatovanie o pozitívnych vplyvoch stratégie sa týka hlavne oblasti vplyvov na ovzdušie a na hlukovú záťaž, súvisiace s modernizáciou vozového parku, výstavbu protihlukových stien a odklonenia časti dopravnej záťaže na nové komunikácie a obchvaty miest a obcí. To všetko je možné vzťahovať aj na zdravie obyvateľstva.

Relatívne menej významné vplyvy za predpokladu realizácie zmierňujúcich opatrení sa viažu na klimatické zmeny, povrchové vody, produkciu odpadov.

Za významnejšie možno považovať vplyvy na podzemné vody, pôdu (zábery lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy) a horninové prostredie (zárezy, násypy, tunely).

Za najvýznamnejšie negatívne vplyvy možno považovať vplyvy na územia spadajúce pod ochranu prírody či už národné alebo európske (Natura 2000).

Vo všeobecnosti platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny, čo má za následok negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov bioty. Dopravné líniové stavby, najmä cestné komunikácie, zároveň tvoria významnú „bariéru“ prirodzeného pohybu živočíchov v krajine. Ich nežiaduci vplyv je závislý od technických parametrov jednotlivých komunikácií (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, proti hlukové steny) a intenzity dopravy (riziko stretu so zvierateľom, hluková a pachová záťaž okolia).

Vzhľadom k tomu, že absentuje presnejšie situovanie niektorých, hlavne líniových projektov, je problémom ich konfrontácia s existujúcimi chránenými územiami a vyhodnotenie významnosti vplyvov

navrhovaných aktivít. Oproti vyhodnoteniu v správe o hodnotení (príloha č. 3 Primerané hodnotenie) došlo v rámci vypracovania odborného posudku k revízií miery vplyvov.

V zmysle § 28 zákona o ochrane prírody a krajiny, potenciálny vplyv každej navrhovanej činnosti, navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný dopad na lokality v sústave NATURA 2000, musí prejsť procesom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením činnosti. Výsledok primeraného posúdenia je podkladom následného povoľovania.

### **Vplyvy strategických a špecifických cieľov a navrhovaných opatrení**

V zmysle strategických cieľov je posudzovaný materiál zameraný hlavne na vytvorenie integrovaného dopravného systému (IDS), skvalitnenie infraštruktúry verejnej dopravy, dobudovanie dopravnej infraštruktúry vrátane napojenia na nadregionálnu dopravnú sieť, parkovanie, elektromobilitu, pešiu a cyklistickú dopravu, verejné priestranstvá a ďalšie okruhy. Uvedenému sú podriadené špecifické ciele, ktoré bližšie definujú a vytvárajú podmienky pre realizáciu navrhovaných opatrení reprezentovaných konkrétnymi projektmi. Uvádzané sú len opatrenia, u ktorých sa predpokladá významnejší vplyv.

### **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI VEREJNEJ DOPRAVY (VOD)**

Oblasť verejnej dopravy sa viaže hlavne na silné dobudovanie železničnej infraštruktúry a preto sú aj jednotlivé opatrenia viazané hlavne na rozvoj železničnej infraštruktúry v BBSK v horizonte rokov 2025, 2030 a 2040, na rozvoj koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline v rokoch 2024 a 2040 a vo finále na výstavbu VRT východ – západ (2045).

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v rozvoji a modernizácii železničnej siete, vrátane elektrifikácie trate Zvolen – Filákov, čiastočného zdvojkolajnenia trate Banská Bystrica – Zvolen, výstavby bázového tunela Banská Bystrica – trať 180 a výstavby VRT východ - západ, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v prípade výstavby tunelov aj zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

Pri bázovom tuneli a vysokorýchlostnej železnici v smere východ - západ je obtiažne na tejto úrovni poznania predikovať mieru vplyvu a mal by byť použitý skôr konzervatívnom prístupe. Jedná sa o líniové prvky, ktoré musia zákonite zasiahnuť územie, či už zastavané alebo prírodné, výrazným spôsobom. Vplyvy budú síce krátkodobé, ale bude sa jednať o niekoľkoročné obdobie. Vplyvy treba označiť jednoznačne ako veľmi významné a vyhodnotenie v súvislosti s chránenými územiaми Natura 2000 najmä vo fáze prípravy projektov, kedy je potrebné určiť mieru negatívneho zásahu ako aj vo fáze prevádzky kedy pôjde o vplyvy trvalé.

Podobne napr. pri OP3, týkajúceho sa rozvoja koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline, je len veľmi ťažké určiť mieru vplyvu na základe jednej resp. dvoch pomerne zle čitateľných situácií. Aby sa situácia objektivizovala, musí byť úplne jasný zámer s územným priemetom, na základe ktorého je možné už aj v tejto fáze zadefinovať či sa bude jednať o vplyvy dopredu vylučujúce navrhovanú aktivitu.

Z ostatných OP v rámci VOD môže mať významnejší dopad OP33, nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v modernizácii a uskutočnení úprav železničnej infraštruktúry na trati Plešivec – Muráň, v modernizácii železničnej trate Brezno – Tisovec – Rimavská Sobota a v modernizácii úseku trate Horná Štubňa – Kremnica v nadväznosti na vybudovanie Bázového tunela z Banskej Bystrice do Hornej Štubne. V tomto prípade možno očakávať zvýšenie negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia počas realizácie jednotlivých opatrení a taktiež vplyvy trvalé počas prevádzky.

Realizácia návrh opatrení v IDS (integrovaný dopravný systém) by nemusel mať vážnejšie dopady na životné prostredie pokiaľ sa jednotlivé územné prvky (terminály, zastávky a pod.) osadia do územia veľmi citlivo a kde to bude relevantné tak aj s súčinnosťou s organizáciami ochrany prírody.

### **OP1VOD Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2030 (2024-2030)**

Zo šiestich konkrétnych opatrení môže mať územný dopad s akceptovateľným vplyvom na životné prostredie len opatrenie A.4 v súvislosti s elektrifikáciou trate Zvolen – Filákov a tiež A.5, kde dôjde k čiastočnému zdvojkolajneniu trate Banská Bystrica – Zvolen.

### **OP3VOD Rozvoj koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline (2024)**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce v modernizácii a elektrifikácii Čiernohronskej elektrickej železnice Chvatimech – Čierny Balog – Dobroč s prestupovým bodom v Chvatimechu, ktorá je súčasťou bývalého veľmi rozvinutého systému lesných železníc, významnejšie negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne sa neočakávajú. Zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie je možné očakávať počas realizácie opatrenia (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy.

#### **A.1 Zapojenie Čiernohronskej elektrickej železnice do železničného dopravného systému kraja:**

Sprevádzkovanie Čiernohronskej elektrickej železnice Chvatimech – Čierny Balog – Dobroč umožní rýchlu a efektívnu dopravu z tohto mikroregiónu najmä do Banskej Bystrice. Spoločne s tým je potrebné riešiť aj prestupový bod v Chvatimechu. (roky 2022 – 2024). O vplyvoch platí uvedené vyššie.

#### **A.2 I. etapa koľajového dopravného systému Chopok Juh :**

V prípade, ak to štúdie uskutočniteľnosti potvrdia, mala by sa začať budovať prvá etapa koľajového spojenia Chopok juh na podporu turistického ruchu v oblasti a elimináciu škôd z nadmernej automobilovej dopravy.

Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na plánovanú trať Čiernohronskej elektrickej železnice (ČHEŽ) Štiavnička – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová/Krpáčovo navrhuje tri varianty možného vedenia železničnej trate, ktorej cieľom je modernou ekologickou dopravou nielen spojiť centrum Horehronia s turistickou lokalitou Chopok-juh, ale aj naprogramovať trvalý ekologický rozvoj mesta a jeho okolia.

**DOLNÝ ÚSEK :** Štiavnička – Bystrianska jaskyňa vedie z terminálu Štiavnička do stanice Bystrá v trase cez zastávky triangel Chvatimech, Železiarne Podbrezová nový závod, Múzeum hutníctva, Piesok a Bystrianska jaskyňa. Úsek km 2,60 až km 3,10 je dvojkolajný.

Záber PP a LP, blízkosť nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, blízkosť regionálneho biocentra Horné lazy, súbeh a vo variante 2 aj križovanie s vodným tokom Bystrianka. Trasa vedie OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianka jaskyňa a chránenou vodohospodárskou oblasťou Nízke Tatry – východná časť.

**STREDNÝ ÚSEK :** Bystrianska jaskyňa – Hotel Partizán vedie zo stanice Bystrá cez Ski Mýto pod Ďumbierom a zastávky v lokalite Tále až po zastávku Hotel Golf, kde sa trať delí na dva horské úseky. Jeden z nich vedie cez zastávku Príslop, Hotel Polianka a zastávku Koliba do Ski Krpáčova a druhý úsek cez Tichý vrch ao stanice Krpáčovo. Úsek km 4,60 až km 6,60 a úsek km 7,80 až km 8,80 (vrátane zastávky Ski Mýto pod Ďumbierom v km 8,75) je dvojkolajný. Úsek km 11,70 až km 14,50 (vrátane zastávok Kúria Tále v km 11,75, Ski Tále v km 12,25, stanice Hotel Partizán v km 13,50, zastávky Hotel Stupka v km 13,90 a zastávky/odbočky Hotel Golf v km 14,40) je dvojkolajný. Odbočka Hotel Golf – Ski Krpáčovo je jednokolajná.

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s vodným tokom Štiavnička, Mlynná, Bystrianka, Vlčí potok, Červená voda a ich prítokmi. Trasa vedie OP NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianka jaskyňa. Základná trasa, vrátane



variantov vedie chránenou vodohospodárskou oblasťou Nízke Tatry – východná časť a ochrannými pásmami II. stupňa vodárenských zdrojov.

**HORNÝ ÚSEK** : Hotel Golf – Krupová je jednokoľajný a obsahuje zastávku/odbočku Hotel Golf s výhybňami : v km 1,5 (Havranka), v km 3,5 (Hlboká) a v km 5,7 (Snímance). Záber PP a LP, súbeh s vodným tokom Bystrianka. Trasa vedie územím európskeho významu SKUEV0302 Ďumbierske Tatry, chráneným vtáčím územím SKCHVU018 Nízke Tatry, veľkoplošným chráneným územím NP Nízke Tatry a nadregionálnym biocentrom NP Nízke Tatry Ďumbierska časť.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce prevažne vo výstavbe nových tratí od Čiernohronskej elektrickej železnice Chvatimech v smere: Štiavnička – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová/Krpáčovo, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a v prípade výstavby tunela aj zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

Pri očakávanom zásahu do území Natura 2000 I. aj II. etapa koľajového systému Chopok podlieha minimálne zisťovaciemu konaniu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, uvedenej v prílohe č.8, pričom je potrebné ich posudzovať spoločne, nakoľko spolu súvisia.

#### **OP4VOD Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2035**

A.1 Zvýšenie kapacity trate Banská Bystrica – Zvolen (plné zdvojkolajnenie), ktoré umožní viesť dva páry rýchlych a štyri páry zastávkových vlakov v hodinovom takte (1x R, 1x Zr, 4x Os).

A.2 Zmodernizovanie železničnej trate Lučenec – Utekáč pre dosiahnutie cestovnej doby pre celú trasu okolo 50 – 52 minút, z dôvodu zefektívnenia premávky (dve vlakové súpravy potrebné pre dvojhodinový takt).

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce v plnom zdvojkolajnení existujúcej trate Banská Bystrica – Zvolen a v modernizácii existujúcej trate Lučenec – Utekáč, je možné očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

#### **OP5VOD Rozvoj koľajovej dopravy v Bystrianskej doline v horizonte 2040**

A.1 II. etapa koľajového dopravného systému Chopok Juh: Malo by byť dokončené vybudovanie a sprevádzkovanie prvej etapy tohto systému a pokračovať budovanie druhej etapy, vrátane jej dokončenia.

**ÚSEK** : Brezno – Bystrianska jaskyňa / Variant A Horné lazy vedie zo stanice Brezno (variant Aa, Ab a Ac) do stanice Bystrá. Variant A1 Brezno – Bystrianska jaskyňa predstavuje rýchlu trasu dolinou Hrona s tunelom 920 m, Variant A2 Brezno – Bystrianska jaskyňa predstavuje rýchlu trasu dolinou potoka Lužná a dvomi tunelmi o dĺžke 1.620 m a Variant A3 Brezno – Bystrianska jaskyňa predstavuje rýchlu trasu dolinou potoka Lužná cez sedlo Horné lazy.

Záber PP a LP, pri tunelovom riešení zásah do horninového prostredia, pri Variante A1 blízkosť nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, SKUEV0153 Horné lazy, vo všetkých variantoch A1-A3 blízkosť regionálneho biocentra Horné lazy, blízkosť PR Horné lazy, súbeh s vodným tokom Bystrianka a vo variante A2 a A3 súbeh aj križovanie s vodným tokom Lužná. Trasa vo všetkých variantoch vedie OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianka jaskyňa a vo Variante A1 aj v blízkosti ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja.

**ÚSEK :** Brezno/ stanica mesto – Ski Mýto pod Ďumbierom / Variant B a C vedie zo stanice Brezno do stanice Ski Mýto pod Ďumbierom. Variant B Brezno – Mýto pod Ďumbierom predstavuje rýchlu trasu s tunelmi o dĺžke 2.630 m, Variant C Brezno – Mýto pod Ďumbierom predstavuje pomalú trasu s tunelmi o dĺžke 440 m.

Záber PP a LP, pri tunelovom riešení zásah do horninového prostredia, pri Variante B a C blízkosť nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s regionálnym biokoridorom Horné lazy – Beňuška – Čertovica. Trasa vo všetkých variantoch vedie OP NP Nízke Tatry, okrajom chránenej vodohospodárskej oblasti Nízke Tatry – východná časť a ochranným pásmom II. stupňa vodárenského zdroja.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce vo výstavbe nových tratí spájajúcich mesto Brezno s Mýtom pod Ďumbierom, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a v prípade výstavby tunela aj zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

Osobitne je dať dôraz na územia Natura 2000a do posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona 24/2006 Z.z. zahrnúť detailné vyhodnotenie všetkých potenciálnych stretov s chránenými územiami vrátane SKUEV0153 Horné lazy, avizované v stanovisku Inštitútu pre ochranu prírody Banská Bystrica k SOH.

#### **OP6VOD Rozvoj železničnej infraštruktúry v BBSK v horizonte 2040**

A.1 Výstavba bázového tunela Banská Bystrica – trať 180: Územno-technická štúdia rozvoja železničnej infraštruktúry v BBSK a jej zapojenie do TEN-T (PRO CEDOP s.r.o. Kladno, 11/2020)

**ÚSEK :** Banská Bystrica / hlavná stanica – Banská Bystrica / Sásová (variant č. 1) – tunel dl. 2.445 m Minimálny záber PP, zásah do horninového prostredia. Časť trasy sa nachádza v OP letiska Sliač.

**ÚSEK :** Dolná Štubňa – Banská Bystrica / mesto (variant č. 1) – tunel dl. cca 23 km Minimálny záber PP, zásah do horninového prostredia. Trasa vedie v blízkosti územia európskeho významu SKUEV0855 Dedkovo a SKUEV0861 Riečanské lúky, okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU033 Veľká Fatra, v blízkosti maloplošného chráneného územia PR Uňadovo a PR Pavelcovo, v blízkosti nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, v blízkosti nadregionálneho biocentra Kremnické vrchy, nadregionálneho biocentra Riečka – Lackov grúň – Košiar, regionálneho biocentra Pavelcovo a v blízkosti regionálneho biocentra Sokolie – Žľabiny. Západný úsek tunela prechádza ochrannými pásmami II. stupňa vodárenského zdroja a v blízkosti chráneného ložiskového územia s dobývacím priestorom Uľanka – Harmančok.

**ÚSEK :** Banská Bystrica / mesto – Banská Bystrica / Fončorda (variant č. 1) Minimálny záber PP, zásah do horninového prostredia. Trasa vedie v blízkosti maloplošného chráneného územia PR Urpínska lesotep, v blízkosti nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona a v blízkosti významného segmentu krajiny Urpínska lesostep. Časť trasy sa nachádza v OP letiska Sliač.

**ÚSEK :** Banská Bystrica / mesto – Zvolen (variant č. 1)

Minimálny záber PP, zásah do horninového prostredia. Trasa vedie v blízkosti maloplošného chráneného územia CHA Arborétum Borová hora, v blízkosti nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii novej železničnej infraštruktúry, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a v prípade výstavby tunela aj zásah do horninového prostredia. Zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i

lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne, sú čiastočne zmiernené tým, že jednotlivé úseky trasy sú vo veľkej časti vedené pod zemou – v tuneli.

Nakoľko hrozí riziko negatívnych vplyvov na územia NATURA 2000, chránené územia, alebo prvky ÚSES je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepcných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

A.4 Spracovanie štúdie vykonateľnosti železnice v novej stope v trase Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa s následným zapracovaním do relevantných územných plánov, vrátane porovnania s variantom A.2 tohto opatrenia : modernizácia trate Filákov – Tornaľa – Plešivec.

Nakoľko sa jedná o systémové opatrenia spočívajúce v spracovaní Štúdie vykonateľnosti železnice v novej stope v trase Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa, vrátane zakreslenia navrhutej trasy do relevantných územných plánov, neočakávajú sa žiadne negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva.

A.5 Pripraviť na základe výsledkov štúdie vykonateľnosti modernizáciu podľa aktivity A.2 tohto opatrenia : Modernizácia trate Filákov – Tornaľa – Plešivec, alebo výstavbu podľa aktivity A.4 : nová trasa Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa a začať realizáciu.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce v modernizácii jestvujúcej trate Filákov – Tornaľa – Plešivec, významné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladajú.

Pri realizácii novej trate Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne sa očakávajú pri realizácii novej trasy.

V prípade, že by nová trasa zasahovala alebo navrhnutá v kontakte s územiaми spadajúcimi pod NATURA 2000, inými chránenými územiaми, alebo prvkami ÚSES, je nutné detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť navrhovanú trasu na základe jej upresnenia a technického riešenia a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave navrhovaného infraštruktúrneho projektu je potrebné voliť trasu s ohľadom na územia NATURA 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES.

#### **OP7VOD Výstavba VRT východ – západ (2045)**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii novej vysokorýchlostnej železničnej trate vedúcej naprieč celým územím bansko-bystrického kraja v smere východ – západ, možno očakávať negatívne vplyvy na územia Natura 2000, na chránené územia na národnej úrovni, na biokoridory nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne. Tiež treba počítať s vplyvmi na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v prípade výstavby tunelov aj zásah do horninového prostredia.

Po vypracovaní Štúdie uskutočniteľnosti VRT východ – západ v BBSK bude vypracované podrobné posúdenie navrhovanej trasy podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

### **OP32 - Zmena polohy železničných zastávok alebo zriadenie nových (2030)**

Nakoľko sa jedná nie len o systémové, ale aj o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v zmene, resp. zriadení nových železničných zastávok: zriadenie novej zastávky Krupina – mesto (A1), zriadenie novej zastávky vo Vígľaši bližšie k centru – pri centrálnej autobusovej stanici (A2) a posun zastávky Pohorelá Maša o 350 m v smere na Červenú Skalu (A3), možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a počas realizácie i zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie (hlučnosť, prašnosť a podobne).

### **OP33 - Úpravy železničnej infraštruktúry na požiadavky premávky podľa PUM BBSK v horizonte 2045 (2045)**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v modernizácii a uskutočnení úprav železničnej infraštruktúry na trati Plešivec – Muráň, v modernizácii železničnej trate Brezno – Tisovec – Rimavská Sobota a v modernizácii úseku trate Horná Štubňa – Kremnica v nadväznosti na vybudovanie Bázového tunela z Banskej Bystrice do Hornej Štubne, možno očakávať zvýšenie negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia počas realizácie jednotlivých opatrení (hlučnosť, prašnosť a podobne).

## **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI CIEST A CESTNEJ DOPRAVY (CD)**

V danom prípade sa jedná o najkolíznejšie navrhované opatrenia strategického dokumentu, nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii nových úsekov rýchlostných ciest R1, R2, R3 a R7 a ochvatov, prieťahov a preložiek na cestách I. triedy.

Podobne aj opatrenia OP3 až OP6 zamerané na rekonštrukcie a modernizácie ciest a mostov, bodových nedostatkov na cestách II. a III. triedy, ale aj križovatiek a priechodov budú musieť byť vykonávané s veľkou mierou opatrnosti, aby nedošlo k poškodeniu zložiek životného prostredia. Hlavný dôraz by mal byť kladený na rekonštrukcie mostov, kde môže dôjsť k významným zásahom do vodného prostredia (vodné toky).

V správe o hodnotení sú tiež popísané možné vplyvy pri OP11 až 14, spočívajúce v realizácii nových cestných prepojení na cestách I., II. a III. triedy, nových ochvatov, prieťahov a preložiek na cestách II. a III. triedy a výstavby nových mostov so záverečným konštatovaním, že uvedené opatrenia nemajú výrazný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia. Aj pri týchto opatreniach platí uvedené vyššie.

## **HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ – CESTY A CESTNÁ DOPRAVA**

### **OP1CD Výstavba rýchlostných ciest na území BBSK**

#### **Rýchlostná cesta R1**

#### **1. Výstavba rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (2030)**

Identifikované vplyvy - záber PP, súbeh s nadregionálnym biokoridorom rieky Hron (hydriko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, blízkosť regionálneho biocentra Šupín – Pôľč, križovanie s vodným tokom Istebník a vodným tokom Ľupčica. Trasa rešpektuje a vedie mimo OP NP Nízke Tatry a mimo NPR Príboj, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0062 Príboj.

## **2. Banská Bystrica, Kremnička – dobudovanie križovatky (2030)**

Identifikované vplyvy - záber PP, blízkosť nadregionálneho biokoridoru rieky Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona. Územie sa nachádza v ochrannom pásme letiska Sliač.

## **3. Vybudovanie protihlukovej steny (PHS) na R1 v Banskej Bystrici (2030)**

Úsek cesty sa nachádza v ochrannom pásme letiska Sliač.

## **4. Križovatka „R1 Banská Bystrica – Amfiteáter“ – rekonštrukcia a skapacitnenie kruhovej križovatky na ceste II/578 v km 0,346 a priesečnej križovatky na ceste II/578 v km 0,538 (2030)**

Územie sa nachádza v ochrannom pásme letiska Sliač.

## **5. Výstavba rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica (2045)**

Zámer navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“, bol predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona EIA ukončeného záverečným stanoviskom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5.10.2010. Zámer pozostával zo štyroch úsekov. Podľa bodu 46 záverečného stanoviska v prípade realizácie úsekov 3 a 4 predĺženia rýchlostnej cesty R 1 (Slovenská Ľupča – Ružomberok) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Splnenie podmienky preukázania naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu vyplýva z ustanovenia § 28 ods. 6 zákona, v ktorom je prebraný čl. 6.4 smernice o ochrane biotopov. Uvedené ustanovenie smernice o ochrane biotopov sa v praxi aplikuje na základe judikatúry Európskeho súdneho dvora, ako aj na základe postupov stanovených v metodických príručkách Európskej komisie, ktoré z príslušnej judikatúry Európskeho súdneho dvora vychádzajú.

Rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR č. 1074/2014-2.1 z 27.03.2014 bola žiadosť Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest (ako vtedajšieho stavebníka, resp. navrhovateľa) o udelenie vyššieho verejného záujmu pre stavbu I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica v plnom rozsahu zamietnutá. Pre úsek Korytnica – Ružomberok D1 žiadosť o udelenie vyššieho verejného podaná nebola.

V roku 2016 bola na posúdenie predložená upravená trasa v rámci oznámenia o zmene „Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica“. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP vydalo rozhodnutie v zisťovacom konaní pod č. 6432/2016-1.7/ml zo dňa 12.8.2016, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje:

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,
- vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...
- dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,
- popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.

V rozhodnutí je v súvislosti s vplyvmi na územia Natura 2000 uvedené, že realizácia R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica by mohla mať vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000. Mieru významu vplyvu

na predmety ochrany v jednotlivých územiach európskeho významu bude možné záväzne stanoviť až na základe podrobných terénnych prieskumov, ktoré budú súčasťou primeraného hodnotenia v rámci správy o hodnotení.

V prípade, ak by bolo k prebiehajúcejmu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pre predmetný úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydané kladné rozhodnutie, odporúča sa **nepokračovať v povoloňavacom procese v danom úseku**, pokiaľ sa neukončí posudzovanie nasledujúceho úseku R1 Korytnica – Ružomberok z dôvodu možnosti zosúladiť proces investičnej prípravy v oboch susediacich krajoch.

## **Rýchlostná cesta R2**

### **6. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Nováky – Žiar nad Hronom (2045)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom Lehotský potok (hydricko-terestrický) a pri hranici s TSK križovanie s nadregionálnym biokoridorom Skala – Kľacká dolina – Vysoká – Turček (terestrický), križovanie s vodným tokom Lometinský potok. Juhovýchodný úsek cesty prechádza okrajom ochranného pásma letiska Janova Lehota, severozápadný úsek cesty prechádza medzi ochrannými pásmami II. stupňa vodárenského zdroja a popri ložisku nevyhradeného ložiska Janova Lehota – Dérerov mlyn a cez chránené ložiskové územie Handlová.

### **7. Zvolen, Západ – Zvolen, Východ**

#### **(Severovýchodný obchvat mesta Zvolen, prepojenie ciest I/66 a R2) (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický) a regionálnym biokoridorom Slatinka – Zolná – Ondrašová (terestrický), križovanie s vodným tokom Lieskovský potok a s vodným tokom Hučava. Časť úseku vedie v blízkosti CHA Arborétum Borova hora. Časť úseku vedie v blízkosti hranice vnútorného kúpeľného územia mesta Sliač a OP II. stupňa prírodného liečivého a prírodného minerálneho zdroja, časť úseku vedie OP I. stupňa prírodného liečivého a prírodného minerálneho zdroja. Časť úseku prechádza ochranným pásmom letiska Sliač a Očová.

### **8. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Kriváň – Mýtina (vo výstavbe) (2030)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom Krivánsky potok (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň PP Krivánsky potok – časť, križovanie s nadregionálnym biokoridorom Tisovník – Bralce – Krtiny (terestrický), križovanie s vodným tokom Martinovský potok, Pílanský potok, Košútovský potok a vodným tokom Uhliarsky járok. Časť úseku vedie v blízkosti vodnej nádrže Mýtina a časť úseku prechádza CHVO Horného toku Iplá, Rimavy a Slatiny.

### **9. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Mýtina – Lovinobaňa (vo výstavbe) (2022)**

Záber PP a LP, súbeh s regionálnym biokoridorom Krivánsky potok (hydricko-terestrický).

### **10. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Lovinobaňa – Ožďany (2045)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom Krivánsky potok (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom Zverín – Sedem chotárov – Veľká Skalica (terestrický), križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Budínsky potok, vodným tokom Uderinka, Točnica, Slatinka, Močiarny potok, vodným tokom Bolín, Šťavica a vodným tokom Maštinský potok. V blízkosti trasy sa nachádza PR Ružinské jelšiny. Časť úseku prechádza OP letiska Tomášovce, OP letiska Lučenec, časť trasy vedie v blízkosti chráneného ložiskového územia Podrečany a Točnica, chráneného ložiskového územia a dobývacieho priestoru Vidiná – Halier.

### **11. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Ožďany – Zacharovce (obchvat Rimavská Sobota) (2045)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom Cerova vrchovina – Ostrá – Muránska planina (terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava (hydricko-terestrický), časť úseku prechádza chráneným vtáčim územím SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie, križovanie s vodným tokom Čiernolúcky potok. Časť úseku prechádza OP letiska Babin Most.

### **12. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Zacharovce – Bátka (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom Chrámec – Gerňov – Veľký Ťahan – Veľký vrch (terestrický), časť úseku prechádza chráneným vtáčim územím SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie, križovanie s vodným tokom Hnojník a vodným tokom Blh. V blízkosti sa nachádza územie európskeho významu SKUEV0363 Ťahan a PR Ťahan. Časť úseku prechádza OP letiska Bátka.

### **13. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Bátka – Figa (2030)**

Záber PP a LP, časť úseku prechádza chráneným vtáčim územím SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie, križovanie s vodným tokom Teška. Časť úseku prechádza OP letiska Bátka.

### **14. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Tornafa – Gombasek (2045)**

Záber PP, križovanie s ľavostranným prítokom vodného toku Slaná.

### **Rýchlostná cesta R3 – obchvaty miest**

#### **15. Výstavba obchvatu mesta Krupina (2030)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Krupinica (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Kltipoch. Časť úseku vedie okrajom CHKO Štiavnické vrchy.

#### **16. Výstavba obchvatu miest Hontianske Nemce – Devičie (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Štiavnica (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Krupinica (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Devičiansky potok a s vodným tokom Rakovček. Malá časť trasy je v dotyku s OP letiska Hontianske Nemce.

#### **17. Výstavba rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen – Šahy (ostatné úseky) (2045)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Štiavnica (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Belujský potok (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Sľunovský járok, Ladzanský potok a s vodným tokom Suchý potok. Časť úseku vedie v blízkosti územia európskeho významu SKUEV0890 Pírovské. PP Dudinské travertíny nebudú výstavbou dotknuté.

#### **18. Výstavba obchvatu mesta Dobrá Niva (2030)**

Záber PP a LP, zásah do horninového prostredia, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Neresnica (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom Kopanica – Sekier – Lipový kopec (terestrický), križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Strieborný potok, Bystrý potok, Kalný potok a s vodným tokom Slaný potok. Severný úsek trasy je vedený tunelom. Časť trasy prechádza ochranným pásmom II. stupňa vodárenského zdroja. Časť trasy prechádza OP letiska Dobrá Niva. V blízkosti, kde trasa vchádza do tunela, sa nachádza chránené ložiskové územie Breziny a dobývací priestor Breziny.

## Rýchlostná cesta R7

### 19. Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Čaka – Veľký Krtíš (2045)

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom Čebovský potok (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom Plachtinský potok (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom Čikman – Mokrý – Hlavy (terestrický), križovanie s vodným tokom Veľký potok, Kosihovský potok, Čahovský potok, Zajský potok, Škriavnik a s vodným tokom Starý potok. V blízkosti sa nachádza územie európskeho významu SKUEV0036 Litava, PP Kosihovský Kamenný vrch a CHA Čerínsky potok. Časť trasy prechádza okrajom ochranného pásma III. stupňa vodárenského zdroja.

### 20. Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec (2045)

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom Koprovnica – Stará rieka (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Tisovník (hydricko-terestrický), križovanie s regionálnym biokoridorom Vrbovka – Holý vršok – Modrý Kameň (terestrický), križovanie s nadregionálnym biokoridorom Končitý vrch – Lysec (terestrický), križovanie s vodným tokom Krtíš, Stračinský potok, Stará rieka, Tisovník, Chrtiansky potok, Kakatka, Riečka, Ľuboreč, Veľký potok, Mašková a s vodným tokom Tuhársky potok. Malá časť úseku vedie cez územie európskeho významu SKUEV0956 Ľuborečské dubiny. Trasa v dvoch úsekoch prechádza ochranným pásmom II. stupňa vodárenského zdroja. V blízkosti trasy, južne od obce Ľuboreč sa nachádza vodná nádrž Ľuboreč a západne od Lučenca sa nachádza vodná nádrž Ľadovo.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii nových, resp. dobudovaní úsekov rýchlostnej cesty R1, R2, R3 a R7, možno očakávať negatívne vplyvy na územia Natura 2000, na chránené územia na národnej úrovni, na biokoridory nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne. Tiež treba počítať s vplyvmi na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko negatívnych vplyvov na územia NATURA 2000, chránené územia, alebo prvky ÚSES je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

## OP2CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách I. triedy

### 21. I/51 obchvat mesta Banská Štiavnica, spolu s vybudovaním cesty a rekonštrukciou v úseku I/51 Hontianske Nemce (I/66 - R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica (I/16 - R1) (2045)

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Štiavnica (hydricko-terestrický), súbeh s regionálnym biokoridorom potok Jasenica (hydricko-terestrický), križovanie s vodným tokom Drieňovský potok. Trasa vedie cez CHKO Štiavnické vrchy, v blízkosti chráneného územia európskeho významu SKUEV0266 Skalka a v blízkosti CHA Arborétum Kysihybel. Časť trasy prechádza v blízkosti vodnej nádrže Banská Belá.

### 22. I/65 Kremnické Bane (obchvat) (2030)



Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom Kremnický potok (hydricko-terestrický). Južná časť trasy vedie cez chránené ložiskové územie Kremnica a dobývacieho priestoru Kremnica.

### **23. I/66 Šalková, obchvat – súbežná cesta k R1 (Preložka cesty I/66 s funkciou súbežnej trasy s R1, Banská Bystrica – Šalková – Slovenská Ľupča) (2045)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, blízkosť regionálneho biocentra Príboj – Mackov bok, blízkosť regionálneho biocentra Plavno, blízkosť regionálneho biocentra Šupín – Pôľč, križovanie s vodným tokom Môlčanský potok, Istebník a vodným tokom Driekyňa. Trasa vedie v dotyku s OP NP Nízke Tatry, v blízkosti NPR Príboj, v blízkosti PR Mackov bok, ktorý je zároveň chráneným územím európskeho významu SKUEV0149 Mackov bok.

### **24. I/66 Brezno obchvat II. etapa, 1. úsek (2030)**

Záber PP a LP, časť trasy vedie v súbehu s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s vodným tokom Brezniansky potok.

### **25. I/66 Brezno obchvat II. etapa, 2. úsek (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, blízkosť regionálneho biokoridoru vodného toku Rohozná (hydricko-terestrický), a križovanie s vodným tokom Brezenec. Minimálna časť trasy vedie okrajom OP NP Nízke Tatry. V blízkosti trasy sa nachádza navrhovaná vodná nádrž VN Rohozná.

### **26. I/66 prietáh cez Podbrezovú (2030)**

Záber PP a LP, súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s vodným tokom Brezový potok a vodným tokom Hnusné. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry.

### **27. I/66 obchvaty sídiel v úseku Brezno – Besník – hranica PSK a rekonštrukcia úseku (2045)**

Obchvat obce Bujakovo : Záber PP a LP, súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s vodným tokom Zubra a dvomi pravostrannými prítokmi rieky Hron. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry.

Obchvat obce Beňuš : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s nadregionálnym biokoridorom Fabová hoľa – Beňuš – Beňuška - Čertovica (terestrický), križovanie s pravostranným prítokom rieky Hron. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry .

Obchvat obce Závadka nad Hronom : Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Čierny potok, Veľký potok, Hlboký potok a Heľpiansky potok. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry.

Obchvat obce Heľpa : Záber PP a LP, súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, blízkosť regionálneho biokoridoru Stajňová – horstvo NT (terestrický), križovanie s vodným tokom Krivúľa. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry.

Obchvat obce Pohorelá : Záber PP a LP, v časti úseku blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, križovanie s pravostrannými prítokmi rieky Hron. Trasa vedie okrajom OP NP Nízke Tatry. Začiatok a koniec obchvatu vedú v blízkosti chráneného vtáčieho územia SHCHVU018 Nízke Tatry a

koniec obchvatu v blízkosti PR Vrchovisko pri Pohorelskej Maši, ktorý je zároveň chráneným územím európskeho významu SKUEV0151 Pohorelské vrchovisko.

**28. I/67 obchvaty obcí Král', Štrkovec, spolu s rekonštrukciou úseku Tornaľa – Král' – hranica s Maďarskou republikou (2045)**

Záber PP, súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Slaná, križovanie s vodným tokom Neporadzský potok a vodným tokom Konský potok. Trasa vedie pozdĺž chráneného vtáčieho územia SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie a pri obci Štrkovec vedie cez toho chránené vtáčie územie.

**29. I/71 obchvaty sídiel Fiľakovské Kľačany, Fiľakovské Kováče a Lučenec spolu s rekonštrukciou úseku Lučenec – Fiľakovo – štátna hranica SR/MR (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipel' (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipel'a, križovanie s regionálnym biokoridorom Mučín – Babský vrch – Veľký Mučeň (terestrický), križovanie s vodným tokom Slatinka, Belina a vodným tokom Šiatorošský potok. Časť úseku pri Fiľakovských Kováčoch vedie chráneným vtáčím územím SKCHVU021 Poiplie. V najjužnejšej časti sa v blízkosti trasy nachádza CHKO Cerova vrchovina a chránené vtáčie územie SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie. Časť trasy prechádza ochranným pásmom letiska Lučenec.

**30. I/72 Brezno/ Halny (x I/66) – Mýto pod Ďumbierom (x I/72), vybudovanie cestného ťahu spolu s rekonštrukciou úseku (2045)**

Záber PP a LP, blízkosť nadregionálneho biocentra Horné Lazy, súbeh a križovanie s vodným tokom Štiavnička. Trasa vedie OP NP Nízke Tatry a časť úseku pri Bystrej vedie v blízkosti OP NPP Bystrianska jaskyňa.

**31. I/72 obchvaty obcí Veľké Teriakovce – Vrbovce nad Rimavicou, Kociha, Rimavské Zalužany, Rimavská Baňa, Rimavské Brezno, Hnúšťa, Hačava, Tisovec spolu s rekonštrukciou úseku Rimavská Sobota (x I/16) – Hnúšťa – Tisovec (2030)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava (hydricko-terestrický), ktorý je v úseku od Rimavskej Píly smerom k Tisovcu zároveň aj územím európskeho významu SKUEV0003 Rimava, križovanie s vodným tokom Mihovec, Lužné, Brezovec, Uhrinovský potok, Zbojište, Ľadovo, Dolina a s vodným tokom Losinec. Pri obci Hrachovo trasa vedie v blízkosti regionálneho biocentra Močiar a v blízkosti regionálneho biokoridoru Holubín – Močiar – Háj – Bankov (terestrický). Južne od Tisovníka sa v blízkosti trasy nachádza CHA Vachtové jazierko. Západne od Tisovníka časť úseku vedie okrajom OP NP Muránska planina

**32. I/75 preložka v meste Lučenec (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom vodného toku Krivánsky potok (hydricko-terestrický). Časť úseku prechádza ochranným pásmom letiska Lučenec a letiska Tomášovce.

**33. I/76 Hronský Beňadik – hranica NSK, obchvaty obcí (2045)**

Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Inovecký potok. V blízkosti trasy sa nachádza regionálne biocentrum Kliča.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe obchvatov, prietahov a preložiek na cestách I. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v niektorých úsekoch môže dôjsť aj k zásahu do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, prechod cez veľkoplošné a maloplošné územia, cez chránené územia NATURA (chránené územia európskeho

významu a chránené vtáčie územia), zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných trás a podobne.

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko negatívnych vplyvov na územia NATURA 2000, chránené územia, alebo prvky ÚSES je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

### **OP11CD Výstavba nových cestných prepojení na cestách I. triedy**

#### **34. Zvolen – prepojenie križovatky I/16 x III/2442 a III/2452 (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Slatina (hydricko-terestrický) a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Neresnica (hydricko-terestrický). Časť úseku vedie OP I. stupňa prírodného liečivého a prírodného minerálneho zdroja a časť úseku prechádza ochranným pásmom letiska Sliač.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce v realizácii nového cestného prepojenia na ceste I. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovanej trasy a podobne.

### **OP12CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy**

#### **54. II/512 Preložka cesty II/512 v Žarnovici (2045)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Kľak (hydricko-terestrický), blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0947 Stredný tok Hrona a blízkosť CHKO Štiavnické vrchy. Časť trasy prechádza v blízkosti chráneného ložiskového územia Žarnovica – Kalvária a dobývacieho priestoru Žarnovica – Kalvária.

#### **55. II/527 Balog nad Ipľom a II/527 Modrý Kameň - obchvaty sídiel (2045)**

Obchvat obce Balog nad Ipľom : Záber PP, križovanie s regionálnym biokoridorom potok Galomia (hydricko-terestrický). V blízkosti napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVU021 Poiplie.

Obchvat mesta Modrý Kameň : Záber PP a LP, blízkosť regionálneho biocentra Ostrý vrch – Dubový vrch – Čierťaž, križovanie s vodným tokom Krtíš a s vodným tokom Riečka.

#### **56. Preložka cesty II/532 v Revúcej (2045)**

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa, dotyk s CHA Lúka pod cintorínom, ktorý je zároveň aj územím európskeho významu SKUEV0018 Lúka pod cintorínom.

**57. II/531 Pavlovce – Rimavská Sobota (x I/16), juhovýchodný obchvat Rimavskej Soboty a obchvaty Rimavské Janovce a Pavlovce (2045)**

Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava (hydricko-terestrický), koniec trasy obchvatu Rimavskej Soboty je v blízkosti chráneného vtáčieho územia SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie, križovanie s vodným tokom Gemerčeký potok, Lukava, Včelínsky potok, súbeh a križovanie s vodným tokom Močiar.

**63. II/595 obchvaty obcí Kalinovo a Breznička (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ (hydricko-terestrický), blízkosť regionálneho biokoridoru Ipeľ – Borček, križovanie s vodným tokom Slatinka a s vodným tokom Močiarsky potok. V blízkosti západného napojenia obchvatu obce Bzenička na jestvujúcu komunikáciu je navrhovaná vodná nádrž VN Breznička.

**65. Prepojenie ciest I/59 a I/66 – dobudovanie cesty III/2419 Kostiviarska – Sásová – Kynceľová (III/2419 Preložka cesty III/2419 v úseku I/59 – III/2432 v oblasti Sásovej / Kostiviarska) (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s pravostranným prítokom rieky Hron. Časť trasy vedie ochranným pásmom letiska Sliač.

**66. Preložka cesty III/2449 (Sliač – MÚK R1xR2) (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom rieky Hron.

**67. Preložka cesty III/2455 (obchvat Detva) (2030)**

Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Brezinský potok.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe obchvatov, prietáhov a preložiek na cestách II. a III. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v niektorých úsekoch môže dôjsť aj k zásahu do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných trás a podobne.

**OP13CD Výstavba nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy**

**61. II/578 Kremnica – Skalka, vybudovanie nových úsekov (prepojenie Kordíky – Skalka) (2045)**

Záber PP a LP. Trasa vedie okrajom CHVO Nízke Tatry – západná časť a okrajom dvoch OP II. stupňa vodárenského zdroja.

**64. Vybudovanie prepojenia ciest III/2415, III/2416 (Kremnička) – Pršianska terasa, B. Bystrica (2022)**

Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Malachovský potok. Časť trasy vedie ochranným pásmom letiska Sliač.

**70. III/2669 spojovacia cesta Nové Hony (I/16) – Poltár (II/595) s obchvatom mesta Poltár (2045)**

Záber PP a LP, súbeh s vodným tokom Šťavica a jeho prítokmi. V blízkosti trasy sa nachádza chránené ložiskové územie a dobývací priestor Poltár – Horná Prievrana.

**71. Hraničný priechod Janice – Susa – Ózd (2045)**

Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom pohraničie Teplá dolina – Vlkyňa (terestrický).

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v niektorých úsekoch môže dôjsť aj k zásahu do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných trás a podobne.

#### **OP12CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy**

#### **OP13CD Výstavba nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy**

#### **58. II/532 Behynce (I/16 - R2) – Jelšava – Revúca – Muráň, dobudovanie trasy spolu s obchvatmi sídiel (Muráň, Lubeník – Jelšava, Licince, Gemerská Ves) (2045)**

Jelšava – Lubeník : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa, križovanie s vodným tokom Stredný potok, Mníšanský potok, Suchá a s vodným tokom Lovnický potok. V blízkosti južného úseku obchvatu Jelšavy sa nachádza biosférická rezervácia Slovenský kras.

Revúca : Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa, dotyk s CHA Lúka pod cintorínom, ktorý je zároveň aj územím európskeho významu SKUEV0018 Lúka pod cintorínom.

Muráň : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa, trasa vedie OP NP Muránska planina, v blízkosti severného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza NP Muránska planina, územie európskeho významu SKUEV0225 Muránska planina a chránené vtáčie územie SKCHVU017 Muránska planina – Stolica.

Obchvat obce Lubeník – Jelšava : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa, križovanie s vodným tokom Stredný potok, Mníšanský potok, Suchá a s vodným tokom Lovnický potok. V blízkosti južného úseku obchvatu Jelšavy sa nachádza biosférická rezervácia Slovenský kras.

Obchvat obce Licince : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV0285 Alúvium Muráňa. Časť trasy vedie OP II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného minerálneho zdroja.

Obchvat obce Gemerská Ves : Záber PP, križovanie s regionálnym biokoridorom Rivničná – Bretka (terestrický), križovanie s vodným tokom Turiec. V blízkosti severného napojenia obchvatu na jestvujúcu cestu sa nachádza chránené ložiskové územie Gemerská Ves, v blízkosti južného napojenia obchvatu na jestvujúcu cestu sa nachádza OP II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného minerálneho zdroja. Trasa vedie mimo CHLÚ aj mimo ochranného pásma.

#### **59. II/571 Filákov – Abovce, dobudovanie celej trasy vrátane obchvatov sídiel (Číž, Rimavská Seč, Jesenské, Hodejov, Blhovce) (2045)**

Blhovce : Záber PP a LP, súbeh s CHKO Cerová vrchovina a chráneným vtáčím územím SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie. Súbeh s vodným tokom Gortva, križovanie s vodným tokom Pásový potok a dvoma prítokmi toku Gortva.

Hodejov : Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Ostrý potok. V blízkosti západného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza nadregionálny biokoridor Cerova vrchovina – Ostrá – Muránska planina (terestrický)

Jesenské : Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava (hydricko-terestrický).

Rimavská Seč : Záber PP a križovanie s pravostranným prítokom Rimavy. V blízkosti východného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie. Časť trasy vedie ochranným pásmom letiska Rimavská Seč.

Číž : Záber PP, križovanie s vodným tokom Barický potok. V blízkosti západného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie. Trasa vedie okrajom ochranného pásma II. stupňa prírodného liečivého

zdroja a prírodného minerálneho zdroja a v blízkosti OP I. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného minerálneho zdroja. Minimálna časť trasy vedie ochranným pásmom letiska Rimavská Seč.

Úsek Abovce : Záber PP. V blízkosti západného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVU003 Cerova vrchovina – Porimavie, do ktorého trasa nezasahuje.

#### **60. II/578 Banská Bystrica – Tajov – Kordíky s obchvatom mesta Banská Bystrica (časť Podlavice), vybudovanie nových úsekov (prepojenie Kordíky – Skalka) (2030)**

Banská bystrica – Tajov – Kordíky - Skalka: Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Laskomer. V blízkosti západného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza PR Podlavické výmole. Trasa vedie okrajom CHVO Nízke Tatry – západná časť a mimo OP II. stupňa vodárenského zdroja.

#### **Odporúčame prehodnotiť opodstatnenosť prepojenia Kordíky – Skalka vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí stavby.**

Obchvat mesta Banská Bystrica, časť Podlavice: Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Laskomer. V blízkosti západného napojenia obchvatu na jestvujúcu komunikáciu sa nachádza PR Podlavické výmole. Trasa vedie okrajom CHVO Nízke Tatry – západná časť a mimo OP II. stupňa vodárenského zdroja.

#### **62. II/591 a II/585 Banská Bystrica – (I/66) – Zvolenská Slatina a Vígľaš – Stará Huta – Horný Tisovník – Horná Strehová – Dolná Strehová, vybudovanie nových úsekov s obchvatom mesta Banská Bystrica (2030)**

Banská Bystrica : Záber PP a LP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom rieky Hron. Obchvat v dvoch úsekoch prechádza okrajom OP II. stupňa vodárenského zdroja.

Zvolenská Slatina : Záber PP a LP, križovanie s regionálnym biokoridorom Poľana – Rohy – Ostrôžka – Kukučkov kopec (terestrický).

Senné – Brusník : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Tisovník (hydricko-terestrický). V blízkosti trasy sa nachádza nadregionálny biokoridor Suchý drieň – Dolný Hrebeneč – Prašivý vršok (terestrický). Trasa pri obci Brusník prechádza chráneným ložiskovým územím Žihľava – Vátovce.

Horná Strehová : Záber PP a LP, súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Tisovník (hydricko-terestrický). Trasa prechádza chráneným ložiskovým územím Žihľava – Vátovce.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy a vo výstavbe nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v niektorých úsekoch môže dôjsť aj k zásahu do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných trás a podobne.

## **OP14CD Výstavba nových mostov**

### **68. Most cez rieku Ipeľ (Vrbovka – Ŕrhalom, cesta III/2610), realizácia (2030)**

Záber PP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň chráneným územím európskeho významu SKUEV0958 Stredný tok Ipeľa. V blízkosti zastavaného územia sa nachádza a chránené vtáčie územie SKCHVU021 Poiplie.

### **69. Most cez rieku Ipeľ – Ipeľské Predmostie – Drégelypalánk, realizácia (2030)**

Záber PP, križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ (hydricko-terestrický), ktorý je zároveň chráneným územím európskeho významu SKUEV0257 Alúvium Ipeľa, križovanie s nadregionálnym biocentrom Poiplie. Zo západnej a východnej strany zastavaného územia sa v blízkosti nachádza Ramsarská lokalita Poiplie, PR Cúdeninský močiar, PR Ipeľské hony, územie európskeho významu SKUEV0054 Cúdeninský močiar a SKUEV0055 Ipeľské hony a chránené vtáčie územie SKCHVU021 Poiplie.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii nových mostov cez rieku Ipeľ, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy, brehové úpravy, úpravy koryta rieky, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných mostov a podobne. V prípade kontaktu s chránenými územiami spadajúcimi pod Natura 2000 je nevyhnutné spracovať primerané hodnotenie.

## **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI NEMOTOROVEJ DOPRAVY (ND)**

Pri OP1 a OP2 sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce vo výstavbe cyklotrás, cyklocestičiek a cyklopruhov, vrátane budovania staníc a zastávok verejnej dopravy. Aj tu možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne. Zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie je možné očakávať aj počas realizácie jednotlivých opatrení (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy. Z hľadiska budúcej prevádzky realizácia navrhovaných opatrení prispeje k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva.

Problematika cyklistických komunikácií sa v procese posudzovania vykryštalizovala do polohy zadefinovania bodov prepojenia v záujmovom území, t.z. do vymedzenia koridorov spájajúcich jednotlivé sídla. Predmetom posúdenia tak nebol materiál „Kostrová sieť cyklistických komunikácií BBSK“, z ktorého bola do SD preberané základné predstavy o potenciálnych cyklistických koridoroch. Uvedené koridory bude v nasledujúcom období potrebné rozpracovať do konkrétnych trás cyklistických komunikácií a prejednať ich so ŠOP SR a podľa územných podmienok aj s inými partnermi v území. Následne budú všetky navrhnuté trasy posúdené v procese EIA v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V prípade preukázania kontaktu s územiami Natura 2000 alebo ich potenciálneho ovplyvnenia, vypracovať „primerané hodnotenie“ v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

## **NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI STATICKEJ DOPRAVY (SD)**

Opatrenia OP1 až OP4 sa zaoberajú zriaďovaním záchytných parkovísk rôznych typov, napr. P+R, B+R, K+R a P+G. Dá sa súhlasiť s tým, že v prvom rade sa bude jednáť o pozitívne vplyvy, ktoré by mali vysoko prevyšovať negatívne dopady.

Pri ostatných oblastiach dopravy možno konštatovať, že realizácia navrhovaných opatrení nebude mať významnejší zásah do životného prostredia.

### **Posúdenie cezhraničných vplyvov**

Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja rieši otázky a problémy regionálneho charakteru v celonárodnom kontexte. Niektoré realizované a pripravované líniové stavby budú budované až po hranicu s Maďarskou republikou. Realizáciou PUM BBSK v štádiu environmentálneho posudzovania strategického dokumentu sa významné cezhraničné environmentálne vplyvy, vrátane vplyvov na zdravie nepredpokladajú. Ďalšie stupne rozpracovania a konkretizácie strategického dokumentu budú následne posudzované z hľadiska vplyvu na životné prostredie, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice. Následne bude aj každý konkrétny projekt, ktorý bude dosahovať prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, posudzovaný v zmysle uvedeného zákona, vrátane možných cezhraničných environmentálnych vplyvov. V prípade, že budú identifikované akékoľvek možné negatívne vplyvy presahujúce štátne hranice, budú o tom včas oboznámené dotknuté strany.

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

Hodnotenie vplyvu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ na chránené územia Natura 2000, na národné chránené územia a na územný systém ekologickej stability bolo vykonané v Prílohe č. 3 k Správe o hodnotení strategického dokumentu.

Vypracovanie primeraného posúdenia bolo stanovené Rozsahom hodnotenia podľa § 8 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktoré vydal Okresný úrad Banská Bystrica, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja pod č. OÚ-BB-OSZP1-2020/003044-058 zo dňa 05.02.2020.

V ďalšom posúdení sú uvedené v porovnaní s predchádzajúcou kapitolou len opatrenia, pri ktorých je predpoklad, že budú situované v chránených územiach spadajúcich pod Natura 2000, v kontakte s týmito územiami alebo môžu negatívne ovplyvniť predmet ochrany území Natura 2000.

### **HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ – VEREJNÁ DOPRAVA / ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA**

#### **OP3VOD Rozvoj koľajovej dopravy na Horehroní a v Bystrianskej doline (2024)**

##### **A.2 I. etapa koľajového dopravného systému Chopok Juh :**

V prípade, ak to štúdie uskutočniteľnosti potvrdia, mala by sa začať budovať prvá etapa koľajového spojenia Chopok juh na podporu turistického ruchu v oblasti a elimináciu škôd z nadmernej automobilovej dopravy.

Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na plánovanú trať Čiernohronskej elektrickej železnice (ČHEŽ) Štiavnička – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová/Krpáčovo navrhuje tri varianty možného vedenia železničnej trate, ktorej cieľom je modernou ekologickou dopravou nielen spojiť centrum Horehronia s turistickou lokalitou Chopok-juh, ale aj naprogramovať trvalý ekologický rozvoj mesta a jeho okolia.

##### **Dolný úsek: Štiavnička – Bystrianska jaskyňa**

**Dotknuté ÚEV :** blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia :** OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianska jaskyňa



**Nepriamy stret s prvkami ÚSES :** blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron, blízkosť regionálneho biocentra Horné lazy

**Ostatné nepriame strety :** križovanie s vodným tokom Bystrianka (variant 2)

#### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na blízke územie Natura 2000 na území SR (SKUEV1303 Alúvium Hrona) a ani na blízke prvky ÚSES (NRBc Hron a RBc Horné lazy). Časť trasy prechádza ochranným pásmom NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianska jaskyňa, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodným tokom Bystrianka sa nepredpokladajú.

#### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianska jaskyňa. Na projektovej úrovni je nutné posúdiť a vylúčiť vplyvy prípadných zmien hydrologického režimu, prenosu vplyvov, zariadení umiestených na povrchu apod.

### **Stredný úsek : Bystrianska jaskyňa – Krpáčovo**

**Chránené územia :** OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianska jaskyňa

**Ostatné nepriame strety :** súbeh a križovanie s vodným tokom Štiavnička, Mlynné, Bystrianka, Vlčí potok, Červená voda a ich prítokmi

#### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na územia NATURA 2000 na území SR a ani na prvky ÚSES. Časť trasy prechádza ochranným pásmom NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianska jaskyňa, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodnými tokmi sa nepredpokladajú.

#### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianska jaskyňa. Na projektovej úrovni je nutné posúdiť a vylúčiť vplyvy prípadných zmien hydrologického režimu, prenosu vplyvov, zariadení umiestených na povrchu apod.

### **Horný úsek : Tále / Hotel Golf – Krupová**

**Dotknuté ÚEV :** SKUEV0302 Ďumbierske Tatry

**Dotknuté CHVÚ :** SKCHVU018 Nízke Tatry

**Chránené územia :** NP Nízke Tatry

**Priamy stret s prvkami ÚSES :** nadregionálne biocentrum NP Nízke Tatry Ďumbierska časť

**Ostatné nepriame strety :** súbeh s vodným tokom Bystrianka

#### **Hodnotenie**

Trasa nemá výrazný vplyv na územia Natura 2000 na území SR (SKUEV0302 Ďumbierske Tatry, SKCHVU018 Nízke Tatry), na chránené územia (NP Nízke tatry) a ani na prvky ÚSES (NRBc NP Nízke Tatry Ďumbierska časť), ktorými prechádza. Vplyvy pri súbehu s vodným tokom Bystrianka sa nepredpokladajú.

#### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na chránené územia Natura 2000, chránené územia NP Nízke Tatry a prvky ÚSES. Vykonať primerané hodnotenie územia Natura 2000.

#### **Celkové zhodnotenie:**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce prevažne vo výstavbe nových tratí od Čiernohronskej elektrickej železnice Chvatimech v smere: Štiavnička – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová/Krpáčovo, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a v prípade výstavby tunela aj zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

Pri očakávanom zásahu do území Natura 2000 sa I. aj II. etapa koľajového systému Chopok juh bude musieť vyhodnotiť podľa tretej časti zákona 24/2006 Z.z. už v nadväznosti na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti. Do Primeraného hodnotenia bude zahrnuté aj SKUEV1302 Ďumbierske Tatry,

avizované aj v stanovisku Inštitútu pre ochranu prírody Banská Bystrica k SOH. Takto vypracované Primerané hodnotenie musí predstavovať jedno z rozhodujúcich kritérií pri rozhodovaní o pokračovaní investičnej akcie.

#### **OP5VOD Rozvoj koľajovej dopravy v Bystrianskej doline v horizonte 2040**

A.1 II. etapa koľajového dopravného systému Chopok Juh: Malo by byť dokončené vybudovanie a sprevádzkovanie prvej etapy tohto systému a pokračovať budovanie druhej etapy, vrátane jej dokončenia.

#### **ÚSEK : Brezno – Bystrianska jaskyňa / Variant A Horné lazy**

**Dotknuté ÚEV:** blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia:** OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianska jaskyňa a blízkosť PR Horné lazy

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES :** blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron, blízkosť regionálneho biocentra Horné lazy

**Ostatné nepriame strety:** súbeh s vodným tokom Bystrianka (Variant A1), súbeh a križovanie s vodným tokom Lužná (variant A2, A3)

#### **Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na blízke územie Natura 2000 na území SR (SKUEV1303 Alúvium Hrona, SKUEV0153 Horné Lazy), na blízke chránené územie PR Horné lazy a ani na blízke prvky ÚSES (NRBk Hron, RBc Horné lazy). Trasa nemá výrazné vplyvy ani na chránené územia (OP NP Nízke Tatry a OP NPP Bystrianska jaskyňa), ktorými prechádza. Vplyvy pri súbehu s vodným tokom Bystrianka, súbehu a križovaniu s vodným tokom Lužná sa nepredpokladajú. V mieste trasy vedenej tunelom sú najvýznamnejšie vplyvy na chránené územia eliminované. Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne.

#### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry, OP NPP Bystrianska jaskyňa a blízkosť územia európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, SKUEV0153 Horné Lazy, blízkosť PR Horné lazy a blízke prvky ÚSES.

#### **ÚSEK : Brezno/ stanica mesto – Ski Mýto pod Ďumbierom / Variant B a C**

**Dotknuté ÚEV :** blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia :** OP NP Nízke Tatry,

**Priamy stret s prvkami ÚSES :** križovanie s regionálnym biokoridorom Horné lazy – Beňuška - Čertovica

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES :** blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron

#### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na blízke územie Natura 2000 na území SR (SKUEV1303 Alúvium Hrona) a ani na blízke prvky ÚSES (NRBk Hron). Trasa nemá výrazné vplyvy na chránené územia (OP NP Nízke Tatry) a ani na prvky ÚSES (RBk Horné lazy – Beňuška – Čertovica), ktorými prechádza.

V mieste trasy vedenej tunelom sú najvýznamnejšie vplyvy na chránené územia eliminované. Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne.

#### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry a RBk Horné lazy – Beňuška - Čertovica.

#### **Celkové zhodnotenie:**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce vo výstavbe nových tratí spájajúcich mesto Brezno s Mýtom pod Ďumbierom, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a v prípade výstavby tunela aj zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

Osobitne je dať dôraz na územia Natura 2000 a do posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona 24/2006 Z.z. zahrnúť detailné vyhodnotenie všetkých potenciálnych stretov

s chránenými územiaми vrátane SKUEV0153 Horné lazy, avizované v stanovisku Inštitútu pre ochranu prírody Banská Bystrica k SOH.

### **OP6VOD Rozvoj železničnej infraštruktúry v BBSK v horizonte 2040**

A.1 Výstavba bázového tunela Banská Bystrica – trať 180: Územno-technická štúdia rozvoja železničnej infraštruktúry v BBSK a jej zapojenie do TEN-T (PRO CEDOP s.r.o. Kladno, 11/2020)

#### **ÚSEK : Banská Bystrica / hlavná stanica – Banská Bystrica / Sásová**

##### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na územia Natura 2000 na území SR, na chránené územia a ani prvky ÚSES.

#### **ÚSEK : Dolná Štubňa – Banská Bystrica / mesto – tunel dl. cca 23 km**

##### **Dotknuté ÚEV :**

blízkosť SKUEV0855 Dedkovo a SKUEV0861 Riečanské lúky, blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

##### **Dotknuté CHVÚ :**

okraj SKCHVU033 Veľká Fatra

**Chránené územia :** blízkosť PR Uňadovo a blízkosť PR Pavelcovo

##### **Nepriamy stret s prvkami ÚSES :**

blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron, nadregionálneho biocentra Kremnické vrchy, nadregionálneho biocentra Riečka – Lackov grúň – Košiar, regionálneho biocentra Pavelcovo a regionálneho biocentra Sokolie – Žľabiny

##### **Hodnotenie**

Trasa by nemala mať vplyv na blízke územia Natura 2000 na území SR (SKUEV0855 Dedkovo, SKUEV0861 Riečanské lúky, SKUEV1303 Alúvium Hrona), na blízke chránené územia (PR Uňadovo a PR Pavelcovo) a ani na blízke prvky ÚSES (NRBK vodného toku Hron, NRBC Kremnické vrchy, NRBC Riečka – Lackov grúň – Košiar, RBc Pavelcovo a RBc Sokolie – Žľabiny).

Výrazný vplyv trasy sa nepredpokladá ani na chránené vtáčie územie SKCHVU033 Veľká Fatra, ktorého okrajom prechádza. V mieste trasy vedenej tunelom sú najvýznamnejšie vplyvy na chránené územia eliminované. Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne.

##### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na chránené vtáčie územie SKCHVU033 Veľká Fatra, na blízke územia európskeho významu SKUEV0855 Dedkovo, SKUEV0861 Riečanské lúky a SKUEV1303 Alúvium Hrona, na blízkosť maloplošných chránených území PR Uňadovo a PR Pavelcovo a blízkosť NRBK vodného toku Hron, NRBC Kremnické vrchy, NRBC Riečka – Lackov grúň – Košiar, RBc Pavelcovo a RBc Sokolie – Žľabiny) a vypracovanie primeraného hodnotenia za účelom vylúčenia prípadných vplyvov na predmet ochrany.

#### **ÚSEK : Banská Bystrica / mesto – Banská Bystrica / Fončorda**

**Dotknuté ÚEV :** blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia :** blízkosť PR Urpínska lesostep

##### **Nepriamy stret s prvkami ÚSES :**

blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron a ekologicky významného segmentu krajiny Urpínska lesostep

**Ostatné nepriame strety :** blízkosť rieky Hron

##### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR (SKUEV1303 Alúvium Hrona), na blízke maloplošné chránené územie (PR Urpínska lesostep) a ani na blízke prvky ÚSES (NRBK Hron a ekologicky významného segmentu krajiny Urpínska lesostep). V mieste trasy vedenej tunelom sú najvýznamnejšie vplyvy na chránené územia eliminované. Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne.

### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízke územie európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, na blízkosť maloplošného chráneného územia PR Urpínska lesostep a blízkosť NRBk vodného toku Hron a ekologicky významného segmentu krajiny Urpínska lesostep.

### **ÚSEK : Banská Bystrica / mesto – Zvolen**

**Dotknuté ÚEV :** blízkosť SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia :** blízkosť CHA Arborétum Borová hora

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES :** blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodného toku Hron a genofondovej lokality Pod Borovou horou

**Ostatné nepriame strety :** blízkosť rieky Hron, blízkosť vodného toku Rakytovký potok, Vlkanovský potok, Badínsky potok, potok Lukavica a Sielnický potok

### **Hodnotenie**

Trasa nemá vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR (SKUEV1303 Alúvium Hrona), na blízke maloplošné chránené územie (CHA Arborétum Borová hora) a ani na blízke prvky ÚSES (NRBk Hron a genofondovú lokalitu Pod Borovou horou).

Vedením trasy v tuneli sú eliminované aj negatívne vplyvy na fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku, na migračné trasy živočíchov a podobne.

### **Odporúčanie**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízke územie európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, na blízkosť maloplošného chráneného územia CHA Arborétum Borová hora a blízkosť NRBk vodného toku Hron a genofondovej lokality Pod Borovou horou.

A.5 Pripraviť na základe výsledkov štúdie vykonateľnosti modernizáciu podľa aktivity A.2 tohto opatrenia: Modernizácia trate Fiľakovo – Tornaľa – Plešivec, alebo výstavbu podľa aktivity A.4: nová trasa Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa a začať realizáciu.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenie spočívajúce v modernizácii jestvujúcej trate Fiľakovo – Tornaľa – Plešivec, významné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladajú.

Pri realizácii novej trate Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne sa očakávajú pri realizácii novej trasy.

V prípade, že by nová trasa zasahovala alebo navrhnutá v kontakte s územiaми spadajúcimi pod NATURA 2000, inými chránenými územiaми, alebo prvkami ÚSES, je nutné detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť navrhovanú trasu na základe jej upresnenia a technického riešenia a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave navrhovaného infraštruktúrneho projektu je potrebné voľiť trasu s ohľadom na územia Natura 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES.

### **OP7VOD Výstavba VRT východ – západ (2045)**

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii novej vysokorýchlostnej železničnej trate vedúcej naprieč celým územím Banskobystrického kraja v smere východ – západ, možno očakávať negatívne vplyvy na územia Natura 2000, na chránené územia na národnej úrovni, na biokoridory

nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne. Tiež treba počítať s vplyvmi na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v prípade výstavby tunelov aj zásah do horninového prostredia.

Po vypracovaní Štúdie uskutočniteľnosti VRT východ – západ v BBSK vypracovať podrobné posúdenie navrhovanej trasy podľa zákona č. 24/2006 Z.z., vrátane primeraného hodnotenia.

## HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ – CESTY A CESTNÁ DOPRAVA

### OP1CD Výstavba rýchlostných ciest na území BBSK

#### Rýchlostná cesta R1

#### 5. Výstavba rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica (2045)

Zámer navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“, bol predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona EIA ukončeného záverečným stanoviskom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5.10.2010. Zámer pozostával zo štyroch úsekov. Podľa bodu 46 záverečného stanoviska v prípade realizácie úsekov 3 a 4 predĺženia rýchlostnej cesty R 1 (Slovenská Ľupča – Ružomberok) sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Splnenie podmienky preukázania naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu vyplýva z ustanovenia § 28 ods. 6 zákona, v ktorom je prebraný čl. 6.4 smernice o ochrane biotopov. Uvedené ustanovenie smernice o ochrane biotopov sa v praxi aplikuje na základe judikatúry Európskeho súdneho dvora, ako aj na základe postupov stanovených v metodických príručkách Európskej komisie, ktoré z príslušnej judikatúry Európskeho súdneho dvora vychádzajú.

Rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR č. 1074/2014-2.1 z 27.03.2014 bola žiadosť Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest (ako vtedajšieho stavebníka, resp. navrhovateľa) o udelenie vyššieho verejného záujmu pre stavbu I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja - Ružomberok D1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica v plnom rozsahu zamietnutá. Pre úsek Korytnica – Ružomberok D1 žiadosť o udelenie vyššieho verejného podaná nebola.

V roku 2016 bola na posúdenie predložená upravená trasa v rámci oznámenia o zmene „Rýchlostná cesta R1, úsek Slovenská Ľupča – Korytnica“. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na ŽP vydalo rozhodnutie v zisťovacom konaní pod č. 6432/2016-1.7/ml zo dňa 12.8.2016, v ktorom z dôvodu predpokladaných podstatných vplyvov na životné prostredie určil, že zmena navrhovanej činnosti bude predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. V správe o hodnotení okrem položiek podľa prílohy č. 11 predmetného zákona požaduje:

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov na územia sústavy NATURA 2000,
- vypracovať Predbežné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu R1 podľa článku 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES ...
- dopracovať vplyvy zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy,
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov riešenej trasy na životné prostredie a zdravie ľudí,
- popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1 Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica.

V rozhodnutí je v súvislosti s vplyvmi na územia Natura 2000 uvedené, že realizácia R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica by mohla mať vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000. Mieru

významu vplyvu na predmety ochrany v jednotlivých územiach európskeho významu bude možné záväzne stanoviť až na základe podrobných terénnych prieskumov, ktoré budú súčasťou primeraného hodnotenia v rámci správy o hodnotení.

V prípade, ak by bolo k prebiehajúcejmu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pre predmetný úsek Slovenská Ľupča – Korytnica vydané kladné rozhodnutie, odporúča sa **nepokračovať v povoloňavacom procese v danom úseku**, pokiaľ sa neukončí posudzovanie nasledujúceho úseku R1 Korytnica – Ružomberok z dôvodu možnosti zosúladiť proces investičnej prípravy v oboch susediacich krajoch.

## Rýchlostná cesta R2

### 11. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Ožďany – Zacharovce (obchvat Rimavská Sobota) (2045)

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU Cerová vrchovina – Porimavie

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Čiernolúcky potok

**Hodnotenie:**

Nová trasa prechádza CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Časť úseku križuje nadregionálny biokoridor Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina (terestrický) a tiež križuje regionálny biokoridor vodný tok Rimava, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHVU Cerová vrchovina – Porimavie a s ohľadom na križovanie s NRbK Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina.

### 12. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Zacharovce – Bátka (2030)

**Dotknuté ÚEV:** blízkosť SKUEV0363 Ťahan

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU Cerová vrchovina – Porimavie

**Chránené územia:** blízkosť PR Ťahan

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom Chrámec – Gerňov – Veľký Ťahan – Veľký vrch

**Ostatné nepriame strety :** križovanie s vodným tokom Hnojník a Blh

**Hodnotenie:**

Nová trasa prechádza CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Časť úseku križuje regionálny biokoridor Chrámec – Gerňov – Veľký Ťahan – Veľký vrch (terestrický), pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, na blízkosť UEV Ťahan a PR Ťahan a s ohľadom na križovanie s RBK Chrámec – Gerňov – Veľký Ťahan – Veľký vrch. Vypracovať primerané hodnotenie z titulu blízkosti územia Natura 2000.

### 13. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Bátka – Figa (2030)

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU Cerová vrchovina – Porimavie

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Teška

**Hodnotenie:**

Nová trasa prechádza CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHVU Cerová vrchovina – Porimavie. Vypracovať primerané hodnotenie z titulu blízkosti územia Natura 2000.

#### **14. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Tornaľa – Gombasek (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU Cerová vrchovina – Porimavie

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s ľavostranným prítokom vodného toku Slaná

**Hodnotenie:**

Nová trasa prechádza CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHVU Cerová vrchovina – Porimavie. Vypracovať primerané hodnotenie z titulu blízkosti územia Natura 2000.

#### **Rýchlostná cesta R3 – obchvaty miest**

#### **17. Výstavba rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen – Šahy (ostatné úseky) (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** blízkosť SKUEV0890 Pírovské

**Chránené územia:** blízkosť PP Dudinské travertíny

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Štiavnica a regionálnym biokoridorom vodný tok Belujský potok

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Sľunovský járok, Ladzanský potok a Suchý potok

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR – UEV Pírovské, kde predmetom ochrany je 6 druhov biotopov a ani na blízke chránené územie PP Dudinské travertíny. Nová trasa križuje nadregionálny biokoridor vodný tok Štiavnica a regionálny biokoridor vodný tok Belujský potok, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

#### **Rýchlostná cesta R7**

#### **19. Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Čaka – Veľký Krtíš (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKUEV0036 Litava

**Chránené územia:** blízkosť PP Kosihovský Kamenný vrch a blízkosť CHA Čerínsky potok

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom Čikman – Mokrý – Hlavy

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom Čebovský potok a križovanie s regionálnym biokoridorom Plachtinský potok

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Veľký potok, Kosihovský potok, Čahovský potok, Zajský potok, Škriavnik a Starý potok

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR – CHVU Litava, kde predmetom ochrany je 12 druhov biotopov a 6 druhov živočíchov a ani na blízke chránené územie PP Kosihovský Kamenný vrch a CHA Čerínsky potok. Nová trasa križuje regionálny biokoridor Čikman – Mokrý – Hlavy (terestrický), regionálny biokoridor Čebovský potok a regionálny biokoridor Plachtinský potok, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na križovanie s RBk Čikman – Mokrý – Hlavy.

#### **20. Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0956 Ľuborečské dubiny

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom Končitý vrch – Lysec a križovanie s regionálnym biokoridorom Vrbovka – Holý vršok – Modrý Kameň

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** Križovanie s regionálnym biokoridorom Koprovnica – Stará rieka a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Tisovník

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Krtíš, Stračinský potok, Stará rieka, Tisovník, Chrtiansky potok, Kakatka, Riečka, Ľuboreč, Velický potok, Mašková a Tuhársky potok, blízkosť VN Ľuboreč a VN Ľadovo

**Hodnotenie:**

Nová trasa vedie chráneným územím NATURA 2000 na území SR – UEV Ľuborečské dubiny, kde predmetom ochrany sú 3 druhy biotopov. Nová trasa križuje nadregionálny biokoridor Končítý vrch – Lysec (terestrický), regionálny biokoridor Vrbovka – Holý vršok – Modrý Kameň (terestrický), regionálny biokoridor Koprovnica – Stará rieka a regionálny biokoridor vodný tok Tisovník, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodnými tokmi a blízku VN Ľuboreč a VN Ľadovo sa nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na UEV Ľuborečské dubiny a križovanie s NRBk Končítý vrch – Lysec a RBk Vrbovka – Holý vršok – Modrý Kameň.

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii nových, resp. dobudovaní úsekov rýchlostnej cesty R1, R2, R3 a R7, možno očakávať negatívne vplyvy na územia Natura 2000, na chránené územia na národnej úrovni, na biokoridory nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov a podobne.

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko negatívnych vplyvov na územia NATURA 2000, chránené územia, alebo prvky ÚSES je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA 2000, na chránené územia a hodnotné krajinné prvky, ako aj prvky ÚSES. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

**OP2CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách I. triedy**

**21. I/51 obchvat mesta Banská Štiavnica, spolu s vybudovaním cesty a rekonštrukciou v úseku I/51 Hontianske Nemce (I/66 - R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica (I/16 - R1) (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** blízkosť SKUEV0266 Skalka

**Chránené územia:** CHKO Štiavnické vrchy, blízkosť CHA Arborétum Kysihybel

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES :** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Štiavnica a súbeh s regionálnym biokoridorom potok Jasenica

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Drieňovský potok a blízkosť VN Banská Belá

**Hodnotenie:**

Trasa nemá priamy vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR – UEV Skalka, kde predmetom ochrany je 14 druhov biotopov a 18 druhov živočíchov, medzi ktoré sú zaradené aj veľké šelmy (vlk dravý, rys ostrovid a medveď hnedý). Nová trasa vedie cez CHKO Štiavnické vrchy a v blízkosti chráneného územia CHA Arborétum Kysihybel. Trasa križuje nadregionálny biokoridor vodný tok Štiavnica, vedie v súbehu s regionálnym biokoridorom potok Jasenica, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodným tokom Drieňovský potok a na blízku VN Banská Belá sa nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHKO Štiavnické vrchy, vrátane opatrení na elimináciu stretu s veľkými šelmami. Preveriť možný vplyv na predmet ochrany SKUEV0266 Skalka.

**23. I/66 Šalková, obchvat – súbežná cesta k R1 (Preložka cesty I/66 s funkciou súbežnej trasy s R1, Banská Bystrica – Šalková – Slovenská Ľupča) (2045)**



**Dotknuté ÚEV:** SKUEV1303 Alúvium Hrona a blízkosť SKUEV0149 Mackov bok

**Chránené územia:** dotyk s OP NP Nízke Tatry, blízkosť NPR Príboj a PR Mackov bok

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:**

Súbeh a križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron, blízkosť regionálneho biocentra Príboj – Mackov bok, blízkosť regionálneho biocentra Plavno, blízkosť regionálneho biocentra Šupín – Pôľč

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Môlčanský potok, Istebník a Driekyňa

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na blízke územie NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 7 druhov živočíchov a UEV Mackov bok, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 3 druhy živočíchov. Nová trasa vedie v dotyku s OP NP Nízke Tatry a v blízkosti NPR Príboj a PR Mackov bok. Trasa vedie v súbehu a križuje nadregionálny biokoridor Hron, vedie v blízkosti regionálnych biocentier Príboj – Mackov bok, Plavno a Šupín – Pôľč, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry, vrátane opatrení na elimináciu možného stretu s veľkými šelmami. Vyhodnotiť možnosť vplyvu na SKUEV1303 Alúvium Hrona a blízkosť SKUEV0149 Mackov bok

#### **24. I/66 Brezno obchvat II. etapa, 1. úsek (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Brezniansky potok

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na chránené územia NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 7 druhov živočíchov a ani na chránené územia. Nová trasa križuje nadregionálny biokoridor Hron a vodný tok Brezniansky potok, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

#### **25. I/66 Brezno obchvat II. etapa, 2. úsek (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV1303 Alúvium Hrona

**Chránené územia:** dotyk s OP NP Nízke Tatry

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron a blízkosť regionálneho biokoridoru vodného toku Rohozná

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Brezenec, blízkosť navrhovanej VN Rohozná

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na chránené územia NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 7 druhov živočíchov. Nová trasa vedie v dotyku s OP NP Nízke Tatry. Trasa križuje nadregionálny biokoridor Hron a vedie v blízkosti regionálneho biokoridoru Rohozná, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodným tokom Brezenec a na blízkú VN Rohozná sa nepredpokladajú

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry.

#### **26. I/66 prieťah cez Podbrezovú (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV01303 Alúvium Hrona

**Chránené územia:** dotyk s OP NP Nízke Tatry

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Brezový potok a Hnusné

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na chránené územia NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 7 druhov živočíchov. Nová trasa vedie v dotyku s OP NP Nízke

Tatry. Trasa križuje nadregionálny biokoridor Hron, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vplyvy pri križovaní s vodným tokom Brezový potok a Hnusné sa nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Nízke Tatry.

**27. I/66 obchvaty sídiel v úseku Brezno – Besník – hranica PSK a rekonštrukcia úseku (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV01303 Alúvium Hrona, blízkosť SKUEV0151 Pohorelské vrchovisko

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU018 Nízke Tatry

**Chránené územia:** blízkosť PR Vrchovisko

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom Fabova hoľa – Beňuš – Beňuška – Čertovica,

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** Súbeh a križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodného toku Hron, blízkosť regionálneho biokoridoru Stajňová – horstvo NT

**Ostatné nepriame strety:** Križovanie s vodným tokom Zubra, Čierny potok, Veľký potok, Hlboký potok, Heľpiansky potok, Krivul'a a niekoľkými prítokmi rieky Hron

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na chránené územia NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 7 druhov živočíchov, na blízke UEV Pohorelské vrchovisko, kde predmetom ochrany sú 2 druhy biotopov a 8 druhov živočíchov a blízke CHVU Nízke Tatry, kde je 23 vtáčích druhov predmetom ochrany v území a ani na blízke chránené územie PR Vrchovisko. Nová trasa vedie v súbehu a križuje nadregionálny biokoridor Hron a vedie v blízkosti regionálneho biokoridoru Stajňová – horstvo NT, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na CHVU Nízke Tatry a vypracovanie primeraného hodnotenia.

**28. I/67 obchvaty obcí Kráľ, Štrkovec, spolu s rekonštrukciou úseku Tornaľa – Kráľ – hranica s Maďarskou republikou (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** Súbeh s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Slaná

**Ostatné nepriame strety:** Križovanie s vodným tokom Neporadzský potok a Konský potok

**Hodnotenie:**

Časť trasy vedie chráneným územím NATURA 2000 na území SR – CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Nová trasa vedie v súbehu s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Slaná, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vypracovať primerané hodnotenie.

**29. I/71 obchvaty sídiel Fiľakovské Kláčany, Fiľakovské Kováče a Lučenec spolu s rekonštrukciou úseku Lučenec – Fiľakovo – štátna hranica SR/MR (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0816 Horný tok Ipl'a

**Dotknuté CHVÚ:** SKCHVU021 Poiplie, blízkosť SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie,

**Chránené územia:** blízkosť CHKO Cerová vrchovina

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom Mučín – Babský vrch – Veľký Mučeň

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Slatinka, Belina a Šiatorošský potok

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – UEV Horný tok Ipl'a, kde predmetom ochrany je 8 druhov živočíchov, CHVU Poiplie, kde je 15 vtáčích druhov predmetom ochrany v území, na blízke CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území a ani na blízku CHKO Cerová vrchovina. Nová trasa križuje regionálny biokoridor Mučín – Babský

vrch – Veľký Mučeň (terestrický) a nadregionálny biokoridor vodný tok Ipľ, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na UEV Horný tok Ipľa, CHVU Poiplie, blízkosť CHVU Cerova vrchovina – Porimavie, blízkosť CHKO Cerova vrchovina a RBk Mučín – Babský vrch – Veľký Mučeň. Vypracovať primerané hodnotenie.

**31. I/72 obchvaty obcí Veľké Teriakovce – Vrbovce nad Rimavicou, Kociha, Rimavské Zalužany, Rimavská Baňa, Rimavské Brezno, Hnúšťa, Hačava, Tisovec spolu s rekonštrukciou úseku Rimavská Sobota (x I/16) – Hnúšťa – Tisovec (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV003 Rimava

**Chránené územia:** OP NP Muránska planina, blízkosť CHA Vachtové jazierko

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:**

Súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava, blízkosť regionálneho biocentra Močiar a blízkosť regionálneho biokoridoru Holubín – Močiar – Háj – Bankov

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Mihovec, Lužné, Brezovec, Uhrinovský potok, Zbojište, Ľadovo, Dolina a Losinec.

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – EUV Rimava, kde predmetom ochrany je 7 druhov živočíchov a ani na chránené územie OP NP Muránska planina a blízky CHA Vachtové jazierko. Nová trasa vedie v súbehu a križuje regionálny biokoridor vodný tok Rimava a vedie v blízkosti regionálneho biocentra Močiar a regionálneho biokoridoru Holubín – Močiar – Háj – Bankov, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na OP NP Muránska planina. Vypracovať primerané hodnotenie.

**OP12CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy**

**54. II/512 Preložka cesty II/512 v Žarnovici (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0947 Stredný tok Hrona

**Chránené územia:** blízkosť CHKO Štiavnické vrchy

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Kľak a blízkosť nadregionálneho biokoridoru vodný tok Hron

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – EUV Stredný tok Hrona, kde predmetom ochrany je 1 druh biotopu a 5 druhov živočíchov a ani na blízke CHKO Štiavnické vrchy. Nová trasa vedie v súbehu a križuje regionálny biokoridor vodný tok Kľak a v blízkosti regionálneho biokoridoru Hron, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú. Vypracovať primerané hodnotenie.

**55. II/527 Balog nad Ipľom a II/527 Modrý Kameň - obchvaty sídiel (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** Blízkosť SKCHVU021 Poiplie

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom potok Galomia, blízkosť regionálneho biocentra Ostrý vrch – Dubový vrch – Čierťaž

**Ostatné nepriame vplyvy:** križovanie s vodným tokom Krtíš a Riečka

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na chránené územia a ani blízke chránené územia NATURA 2000 na území SR – CHVU Poiplie, kde je 15 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Nová trasa križuje regionálny biokoridor potok Galomia, vedie v blízkosti regionálneho biocentra Ostrý vrch – Dubový vrch – Čierťaž a križuje vodný tok Krtíš a Riečka, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízkosť CHVU Poiplie. Vypracovať primerané hodnotenie.

#### **56. Preložka cesty II/532 v Revúcej (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0285 Alúvium Muráňa, SKUEV0018 Lúka pod cintorínom

**Chránené územia:** dotyk s CHA Lúka pod cintorínom

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na chránené územia NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Muráňa, kde predmetom ochrany je 5 druhov biotopov a 16 druhov živočíchov a UEV Lúka pod cintorínom, kde predmetom ochrany sú 2 druhy biotopov a 2 druhy živočíchov. Nová trasa vedie v blízkosti CHA Lúka pod cintorínom a križuje regionálny biokoridor vodný tok Muráň, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na UEV Alúvium Muráňa a UEV Lúka pod cintorínom. Vypracovať primerané hodnotenie.

#### **57. II/531 Pavlovce – Rimavská Sobota (x I/16), juhovýchodný obchvat Rimavskej Soboty a obchvaty Rimavské Janovce a Pavlovce (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Gemerčeký potok, Lukava, Včelínsky potok a Močiar

**Hodnotenie:**

Trasa nemá vplyv na žiadne chránené územia a ani na blízke chránené územie NATURA 2000 na území SR – CHVU Cerova vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Nová trasa vedie v súbehu a križuje regionálny biokoridor vodný tok Rimava, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízkosť CHVU Cerova vrchovina – Porimavie. Vypracovať primerané hodnotenie.

#### **OP12CD Výstavba obchvatov, prietahov a preložiek na cestách II. a III. triedy**

#### **OP13CD Výstavba nových cestných prepojení na cestách II. a III. triedy**

#### **58. II/532 Behynce (I/16 - R2) – Jelšava – Revúca – Muráň, dobudovanie trasy spolu s obchvatmi sídiel (Muráň, Lubeník – Jelšava, Licince, Gemerská Ves) (2045)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0285 Alúvium Muráňa, blízkosť SKUEV0225 Muránska planina a dotyk so SKUEV0018 Lúka pod cintorínom

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU017 Muránska planina – Stolica

**Chránené územia:** OP NP Muránska planina, blízkosť NP Muránska planina, blízkosť CHA Lúka pod cintorínom a blízkosť biosférickej rezervácie Slovenský kras

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** súbeh a križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Muráň

**Ostatné nepriame strety:** križovanie s vodným tokom Stredný potok, Mníšanský potok, Suchá a Lovnický potok

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Muráňa, kde predmetom ochrany je 5 druhov biotopov a 16 druhov živočíchov, na blízke UEV Muránska planina, kde predmetom ochrany je 29 druhov biotopov a 33 druhov živočíchov, medzi ktoré sú zaradené aj veľké šelmy (vlk dravý, rys ostrovid a medveď hnedý), na blízkosť UEV Lúka pod cintorínom, kde predmetom ochrany sú 2 druhy biotopov a 2 druhy živočíchov, blízke CHVU Muránska planina - Stolica, kde je 19 vtáčích druhov predmetom ochrany v území. Nová trasa vedie OP NP Muránska planina, v blízkosti NP Muránska planina, v blízkosti CHA Lúka pod cintorínom a v blízkosti biosférickej rezervácie Slovenský

kras. Trasa vedie v súbehu a križuje regionálny biokoridor vodný tok Muráň, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízkosť biosférickú rezerváciu Slovenský kras, na blízkosť NP Muránska planina, OP NP Muránska planina, CHA Lúka pod cintorínom, UEV Alúvium Muráňa, blízkosť UEV Muránska planina, blízkosť CHVU Muránska planina – Stolica a UEV Lúka pod cintorínom po detailnejšom posúdení vplyvov na životné prostredie. Vypracovať primerané hodnotenie.

**59. II/571 Filákov – Abovce, dobudovanie celej trasy vrátane obchvatov sídiel (Číž, Rimavská Seč, Jesenské, Hodejov, Blhovce) (2045)**

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie

**Chránené územia:** blízkosť CHKO Cerová vrchovina

**Nepriamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s regionálnym biokoridorom vodný tok Rimava a blízkosť nadregionálneho biokoridoru Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina

**Ostatné nepriame vplyvy:** križovanie s vodným tokom Barický potok, Ostrý potok, Gortva, Pásový potok a prítokmi Rimavy a Gortvy

**Hodnotenie:**

Trasa nemá výrazný vplyv na blízke chránené územie NATURA 2000 na území SR – CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, kde je 16 vtáčích druhov predmetom ochrany v území a na blízke veľkoplošné chránené územie CHKO Cerová vrchovina. Nová trasa križuje regionálny biokoridor vodný tok Rimava a vedie v blízkosti nadregionálneho biokoridoru Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina (terestrický), pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

Vplyvy pri križovaní s vodnými tokmi sa nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na blízkosť CHVU Cerová vrchovina – Porimavie, blízkosť CHKO Cerová vrchovina a blízkosť NRBK Cerová vrchovina – Ostrá – Muránska planina. Vypracovať primerané hodnotenie.

**OP14CD Výstavba nových mostov**

**68. Most cez rieku Ipel' (Vrbovka – Ŕrhalom, cesta III/2610), realizácia (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0958 Stredný tok Ipľa

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU021 Poiplie

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipel'

**Hodnotenie:**

Trasa môže mať vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – UEV Stredný tok Ipľa, kde predmetom ochrany je 8 druhov živočíchov, na blízke CHVU Poiplie, kde je 15 vtáčích druhov predmetom ochrany v území a ani na chránené územia. Nová trasa križuje nadregionálny biokoridor vodný tok Ipel', pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na UEV Stredný tok Ipľa a NRBK vodný tok Ipel'. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavené opatreniami proti stretom s vtáctvom a podobne. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať prípadné zásahy vo vodných tokoch a ich bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd. Vypracovať primerané hodnotenie.

**69. Most cez rieku Ipel' – Ipel'ské Predmostie – Drégelypalánk, realizácia (2030)**

**Dotknuté ÚEV:** SKUEV0257 Alúvium Ipľa, blízkosť SKUEV0054 Cúdeninský močiar a blízkosť SKUEV0055 Ipel'ské hony

**Dotknuté CHVÚ:** blízkosť SKCHVU021 Poiplie

**Chránené územia:** blízkosť PR Cúdeninský močiar, blízkosť PR Ipel'ské hony a blízkosť Ramsarskej lokality Poiplie

**Priamy stret s prvkami ÚSES:** križovanie s nadregionálnym biokoridorom vodný tok Ipeľ, križovanie s nadregionálnym biocentrom Poiplie

**Hodnotenie:**

Trasa môže mať výrazný vplyv na chránené územie NATURA 2000 na území SR – UEV Alúvium Ipľa, kde predmetom ochrany sú 3 druhy biotopov a 9 druhov živočíchov, na blízke UEV Cúdeninský močiar, kde predmetom ochrany sú 3 druhy biotopov a 1 druh živočíchov, na blízke UEV Ipeľské hony, kde predmetom ochrany sú 4 druhy biotopov a 2 druhy živočíchov, blízke CHVU Poiplie, kde je 15 vtáčích druhov predmetom ochrany v území a ani blízke maloplošné chránené územia PR Cúdeninský močiar a PR Ipeľské hony a blízku Ramsarskú lokalitu Poiplie. Nová trasa križuje nadregionálny biokoridor vodný tok Ipeľ a nadregionálne biocentrum Poiplie, pričom sa výrazné vplyvy nepredpokladajú.

**Odporúčanie:**

Voľba optimálnej trasy s ohľadom na UEV Alúvium Ipľa, blízke UEV Cúdeninský močiar, blízke UEV Ipeľské hony, blízke CHVU Poiplie, blízke PR Cúdeninský močiar a PR Ipeľské hony, blízku Ramsarskú lokalitu Poiplie, na križovanie s NRBk vodný tok Ipeľ a NRBC Poiplie. Vypracovať primerané hodnotenie.

Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavené opatreniami proti stretom s vtáctvom a podobne. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať prípadné zásahy vo vodných tokoch a ich bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

Nakoľko sa jedná vo väčšine vyššie uvedených prípadoch o infraštruktúrne opatrenia, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy, brehové úpravy, úpravy koryta rieky, zásahy do prírody a krajiny – križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných mostov a podobne. V prípade kontaktu s chránenými územiami spadajúcimi pod Natura 2000 je nevyhnutné spracovať primerané hodnotenie.

V prípade navrhovaných aktivít, u ktorých hrozí riziko negatívnych vplyvov na územia NATURA 2000, chránené územia, alebo prvky ÚSES je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, alebo v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny (súhlas na činnosť v prvom až piatom stupni ochrany alebo výnimky z podmienok ochrany) v prípade národnej sústavy chránených území. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

## **VI. ZÁVERY**

### **1. Výsledok procesu posudzovania**

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ na životné prostredie v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväzil význam očakávaných vplyvov strategického materiálu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení strategického dokumentu, výsledku verejného prerokovania pre správu o hodnotení strategického dokumentu, došlých stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania a za súčasného stavu poznania

**s a o d p o r ú č a**

schválenie strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie a na základe ktorého bola vypracovaná správa o hodnotení. Zároveň je potrebné zohľadniť opatrenia uvedené v kapitole VI.6 záverečného stanoviska a zapracovať ich do predmetného strategického dokumentu ešte pred jeho schválením. Uvažovať s nimi aj v najbližšej aktualizácii strategického dokumentu.

Ak budú konkrétne projekty, predkladané v rámci tohto strategického dokumentu, spadať pod posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie podľa tretej časti zákona, resp. pod Smernicu o biotopoch, musí byť environmentálne posudzovanie, resp. primerané hodnotenie vykonané ešte pred vydaním povolenia podľa osobitných predpisov.

## **2. Odporúčaný variant**

Na schválenie sa **odporúča posudzovaný variant** tak ako bol prezentovaný v správe o hodnotení.

V správe o hodnotení bolo preukázané, že posudzovaný variant vykazuje výrazne pozitívnejšie vplyvy oproti stavu, ak by sa strategický dokument nerealizoval.

## **3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu**

Uvedené v časti VI.6.

## **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona na základe oznámenia, stanoveného rozsahu hodnotenia, konzultácií, správy o hodnotení k strategickému dokumentu, verejného prerokovania k správe o hodnotení a odborného posudku.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona, vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie a požiadaviek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Pri odporúčaní strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“ sa brali do úvahy predovšetkým environmentálne, sociálne ale aj hospodárske vplyvy na celoštátnej, regionálnej i lokálnej úrovni .

Z výsledku environmentálneho posudzovania Stratégie vyplynulo, že strategický dokument vo verzii z novembra 2020 je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie.

V správe o hodnotení boli špecifikované, popísané a hodnotené všetky významné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Správa o hodnotení ako aj odborný posudok odborne spôsobilej osoby preukázali potenciál pozitívnych vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, ako aj schopnosť a možnosť eliminovať resp. minimalizovať potenciálne negatívne environmentálne vplyvy implementácie PUM BBSK.

## **5. Návrh monitoringu**

V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov je obstarávateľ a rezortný orgán povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne na tento účel použiť existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania.

Monitorovanie environmentálnych vplyvov spočíva v:

- systematickom sledovaní a vyhodnocovaní vplyvov,
- vyhodnocovaní jeho účinnosti,

- zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu so skutočným stavom.

### **Indikátory navrhované na monitorovanie v strategickom dokumente**

Najdôležitejšími cieľmi plánu udržateľnej mobility je navýšenie podielu udržateľných módov dopravy a zníženie podielu tých menej udržateľných. Pre tieto ciele boli stanovené nasledovné indikátory :

- Podiel železničnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v BBSK
- verejnej dopravy

Pri infraštruktúrnych opatreniach nie je vo všetkých prípadoch zrejma väzba opatrení na merateľné zvyšovanie kvality systému a sú preto použité skôr kvantitatívne indikátory :

Najdôležitejšími cieľmi plánu udržateľnej mobility je navýšenie podielu udržateľných módov dopravy a zníženie podielu tých menej udržateľných. Pre tieto ciele boli stanovené nasledovné indikátory :

- Podiel železničnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v BBSK
- Podiel verejnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v BBSK
- Zvýšenie prepravy tovaru železničnou dopravou v BBSK
- Podiel cyklodopravy na delbe prepravnej práce v BBSK
- Podiel turistov prichádzajúcich do oblasti Chopok juh verejnou dopravou na celkovom počte prichádzajúcich turistov
- Zníženie podielu ťažkej dopravy v mestách
- Zníženie % hodnoty emisií
- Zníženie dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy a zvýšenie bezpečnosti premávky
- Podiel elektromobility a alternatívnych pohonov na celkovej delbe prepravnej práce

Ďalšie indikátory monitorujú podporu dosahovania novej kvality dopravného systému prostredníctvom utvárania podmienok pre rozvoj najmä nemotorovej dopravy :

- Počet nových stojanov, úschovní na bicykle, B+R
- Počet verejných nabíjacích staníc pre elektrické bicykle
- Počet bicyklov v systéme bikesharingu
- Počet bezbariérových priechodov
- Počet kampaní zameraných na podporu udržateľných foriem mobility
- Počet parkovísk P+R v nadväznosti na prístupové body verejnej dopravy v kraji
- Počet parkovísk B+R v nadväznosti na prístupové body verejnej dopravy v kraji
- Počet parkovísk K+R v nadväznosti na prístupové body verejnej dopravy v kraji
- Podiel parkovacích kapacít z plánovanej cieľovej kapacity parkovísk (P+R) pri prístupových bodoch verejnej dopravy

Pri infraštruktúrnych opatreniach nie je vo všetkých prípadoch zrejma väzba opatrení na merateľné zvyšovanie kvality systému a sú preto použité skôr kvantitatívne indikátory :

- Vykonanie bezpečnostného auditu alebo inšpekcie
- Zníženie % ciest v havarijnom a nevyhovujúcom stavebnom stave
- Zníženie počtu mostov vo veľmi zlom stavebnom stave
- Celkový počet protihlukových opatrení pri cestách v BBSK – zníženie hlukovej záťaže



- Celková dĺžka kvalitnej, modernej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (nové, modernizované, rekonštruované úseky ciest II. a III. triedy)
- Dĺžka cyklotrás – segregované cyklocestičky, cyklotrasy vedené mimo cesty BBSK, lesné, poľné cesty a ostatné
- Počet lokalít turistického významu s vyriešeným parkovaním
- Počet nabíjajúcich cykloboxov a nabíjajúcich staníc pre elektrobicykle B+R pri uzloch verejnej dopravy kategórie A a B
- Počet nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily v kraji
- Počet nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily na parkoviskách P+R v kraji
- Počet systémov zdieľaných bicyklov a zdieľaných automobilov v kraji
- Počet parkovacích miest v mestách vyhradených pre zdieľané automobily

Pri samotnom pláne monitorovania sú tieto indikátory aplikované vrátane návrhov hodnôt pri rôznych časových horizontoch.

#### **Indikátory navrhované na monitorovanie v procese SEA**

- pravidelné meranie hladín hluku na frekventovaných miestach, vrátane zisťovania intenzity a skladby dopravy,
- vyhodnotenie trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy pri realizácii novo navrhovaných dopravných stavieb (v ha a podľa druhu kultúr),
- množstvo vyprodukovaného odpadu, spôsob a miera jeho zhodnotenia,
- dĺžka vybudovaných a zrekonštruovaných komunikácií (rýchlostné cesty, cesty I. až III. triedy, mosty, cyklotrasy, železničné trate a podobne).
- sledovanie počtu nehôd a úmrtnosť podľa druhu dopravy,
- zlepšenie imisnej situácie a jej pravidelné monitorovanie,
- dodržiavanie prípustných hladín hluku z dopravy vo vonkajšom prostredí,
- zníženie úmrtnosti na kardiovaskulárne ochorenia z dôvodu zdravšieho životného štýlu,
- sledovanie výskytu respiračných chorôb v detskej populácii s ohľadom na jednotlivé obytné územia,
- zlepšenie fyzického a mentálneho zdravia z dôvodu vybudovania nových cyklotrás a chodníkov.

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu sa monitoring vplyvu na ostatné zložky životného prostredia nenavrhuje. Prípadné negatívne vplyvy budú riešené v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z..

#### **6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom**

Strategický dokument sa odporúča na schválenie v znení v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie. Nižšie uvedené opatrenia a odporúčania zapracovať do strategického dokumentu. Uvažovať s nimi aj v najbližšej aktualizácii strategického dokumentu.

Okrem opatrení navrhnutých v správe o hodnotení, ktoré majú dosť všeobecný charakter a ktoré sa odvolávajú na plnenie povinností vyplývajúcich z relevantných právnych predpisov, je potrebné doplniť aj zmierňujúce opatrenia vo väzbe na plnenie požiadaviek uvedených v stanoviskách k posudzovaným dokumentom.

**Pri návrhu na realizáciu jednotlivých opatrení je vo všeobecnosti potrebné :**

- Navrhované strategické rozvojové dokumenty podrobiť podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, strategickému environmentálnemu hodnoteniu (SEA).
- Pri konkrétnych projektoch zabezpečiť ich dôsledné posudzovanie v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (EIA) tak, aby bola zabezpečená ich optimálna lokalizácia ako aj stanovenie ich najvhodnejšieho riešenia.
- Rešpektovať všetky chránené územia národného významu, vyhlásené ako aj navrhované územia sústavy Natura 2000 (územia európskeho významu a chránené vtáčie územia), všetky ostatné záujmy ochrany prírody a krajiny (chránené druhy, biotopy a chránené stromy), prvky územného systému ekologickej stability (biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu) a podobne, ich územné vymedzenie a obmedzenia v nich, vyplývajúce z príslušných legislatívnych predpisov (zákon NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov). Rozvoj technickej infraštruktúry, najmä cestných komunikácií, navrhovať podľa možností mimo chránených území.
- Pri návrhu konkrétnych projektov minimalizovať záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Pri trvalom alebo dočasnom odňatí pôdy na nepoľnohospodárske účely dodržiavať príslušné ustanovenia zákona NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona NR SR č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pri trvalom alebo dočasnom zábere lesnej pôdy postupovať v zmysle zákona NR SR č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.
- Pri vypracovávaní jednotlivých projektov je potrebné rešpektovať záväzné regulatívy platnej ÚPN VÚC Banskobystrického kraja v znení neskorších zmien a doplnkov, vrátane územných plánov miest a obcí, krajinnoekologické plány, projekty pozemkových úprav, krajinárske štúdie, schválené dokumenty ochrany prírody a krajiny a podobne.
- Prijatť regionálny priemet adaptačných a mitigačných opatrení znižujúcich riziko dôsledku klimatických zmien v jednotlivých reprezentatívnych geoeosystémoch.
- Akékoľvek investičné aktivity rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktoré by mohli mať vplyv na kultúrne pamiatky, pamiatkovo chránené zóny a ich ochranné pásma, alebo iné kultúrne hodnoty posudzovaného územia, je možné realizovať výlučne v súlade so zákonom NR SR č. 49/2002 Z.z. o pamiatkovej starostlivosti v znení neskorších predpisov (pamiatkový zákon):
  - Dodržiavať pamiatkový zákon (§ 1 ods. 1 a ods. 2), ktorý upravuje podmienky ochrany kultúrnych pamiatok, pamiatkových území, archeologických nálezov a archeologických nálezísk; a ktorých zachovanie je verejným záujmom.
  - Už v štádiu príprav návrhov variant, koncepcií, prípravnej a projektovej dokumentácie v oblasti dopravy „...“, požadujeme ako podklady aktualizovať údaje o pamiatkovom fonde (sprístupnené na webe Pamiatkového úradu SR – DATABÁZY), základné údaje sú uvedené i v katastrálnych elaborátoch.
  - Pri priestorovom rozvoji dopravnej infraštruktúry požadujeme uvádzať (v texte a v grafických mapových prílohách) predmetný pamiatkový fond a rešpektovať ho; do návrhov opatrení strategického dokumentu požadujeme doplniť – vyhodnotenie stretov a nepriaznivých vplyvov z dopravy na pamiatkový fond. Pri návrhoch trás je tiež potrebné rešpektovať Zásady ochrany, vypracované pre jednotlivé pamiatkovo chránené územia.

- Trasám/dopravným stavbám, ktorým hrozí riziko negatívnych vplyvov a stretov s pamiatkovými hodnotami v zmysle pamiatkového zákona, požadujeme už v štádiu štúdií a alternatív ich riešenia zámer vopred prerokovať s KPÚ Banská Bystrica, po konkrétnom posúdení KPÚ Banská Bystrica v stanovisku určí podmienky, prípadne opatrenia. Prevenciou požadujeme predchádzať negatívnym vplyvom na fond.
- Pri realizácii jednotlivých dopravných stavieb, hlavne v blízkosti obytných území, je potrebné dodržať prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí a ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené. Z uvedeného dôvodu je možné stavebnú činnosť časovo obmedziť, napr. v pracovných dňoch od 7,00 do 21,00 hod. a v sobotu od 8,00 do 13,00 hod.,

### **Všeobecné opatrenia na ochranu bioty a biodiverzity:**

Na minimalizovanie negatívnych dopadov na flóru, faunu, biotopy a biodiverzitu by mali byť pri jednotlivých projektoch aplikované nasledovné všeobecné opatrenia :

- minimalizovať všetky zábery biotopov, lesnej aj nelesnej drevinnej vegetácie,
- minimalizovať zábery v chránených územiach,
- nevyhnutné výruby realizovať v mimohniezdnom a mimovegetačnom období,
- minimalizovať obdobie výstavby pri stavbách zasahujúcich do vodných tokov a ich bezprostrednom okolí,
- vykonať opatrenia proti znečisteniu povrchových a podzemných vôd v prípade havarijných situácií,
- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- pri výruboch brehových porastov pri tokoch zlikvidovať len nevyhnutný pás potrebný na realizáciu prác v rámci záberov stavby,
- počas výstavby oplotiť stavenisko v nivách vodných tokov na hranici dočasného záberu, aby sa nedbanlivosťou nepoškodzovali ekologicky cenné brehové porasty v okolí stavby,
- počas výstavby bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením,
- pri návrhu mostných objektov je potrebné dbať o zachovanie dostatočného migračného priestoru pre živočíchy, t.j. medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor (bermu) pre umožnenie prechodu živočíchom,
- po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy, ktoré by mali byť realizované na základe vypracovania projektu vegetačných úprav schváleného príslušnou organizáciou ŠOP SR. Uprednostňované by mali byť lokálne druhy nízkych krovín z dôvodu zníženia stupňa atraktivity pre niektoré druhy vtákov a cicavcov a tým pádom aj ich možných kolízií s vozidlami,
- na plochách poškodených výstavbou zrealizovať revitalizačné opatrenia, plochy monitorovať a v prípade potreby realizovať opatrenia na zabránenie šírenia invázných druhov rastlín.

### **Návrhy opatrení na zmiernenie obmedzenia migrácie živočíchov:**

Dôsledky negatívneho vplyvu cestnej dopravy na jednotlivé živočíšne druhy je v praxi možné zmierniť opatreniami, ktoré zamedzujú vstupu živočíchov na vozovku a znižujú tak ich priamu mortalitu (napr. oplotením) alebo výstavbou rôznych typov migračných objektov, tzv. ekoduktov, ktoré umožňujú živočíchom prekonať cestnú bariéru bez toho, aby dochádzalo ku kolíziám.

Samotné migračné objekty môžeme rozdeliť podľa spôsobu križovania komunikácie a umiestnenia na tri typy (Lehotská, Horváthová 2008):

1. **ekomosty** – nadúrovňové ekodukty, ktoré sú budované súbežne s výstavbou cestnej komunikácie alebo dodatočne ponad už existujúcu komunikáciu,
2. **ekopodchody** – úrovňové ekodukty väčších rozmerov, pri ktorých je cesta umiestnená na pilieroch a vedie ponad priestor, ktorý môžu využívať živočíchy na migráciu (k takýmto ekopodchodom patrí aj väčšina premostení riek),
3. **ekotunely** – podúrovňové ekodukty určené pre stredne veľké až menšie druhy cicavcov, príp. tunely menších rozmerov špeciálne budované pre obojživelníky.

Jednotlivé ekodukty sa môžu líšiť z hľadiska charakteru (terestrický, terestricko-hydrický, hydrický), vzniku, rozmerov, prierezu, presvetlenia, funkčného využitia, vegetačného krytu, cieľovej skupiny živočíchov (A – veľké cicavce, B – stredne veľké cicavce a kopytníky, C – stredne veľké cicavce a drobné lasicovité šelmy, D – obojživelníky), charakteru navádzacích zariadení a prítomnosti či neprítomnosti doplnkových prvkov – atraktantov (napr. napájadlo, skupiny drevinovej vegetácie). Vhodnosť jednotlivých typov ekoduktov pre zabezpečenie migrácie cieľových druhov živočíchov a potrebné minimálne parametre technických objektov sú ešte predmetom intenzívneho výskumu. Migračné objekty (ekodukty) by mali byť lokalizované v úzkej nadväznosti na trasy biokoridorov, identifikovaných a navrhovaných v rámci dokumentácie územných systémov ekologickej stability.

Na cestách I., II. a III. triedy je obtiažne riešiť ekodukty, nakoľko nie je možné zrealizovať oplotenie týchto úsekov pre navádzanie živočíchov (stredne veľkých a veľkých). V úsekoch s početnejším výskytom stretov zvery s dopravou je potrebné pomocou dopravných značiek upozorniť na ich možný výskyt, príp. znížiť rýchlosť vozidiel v predmetných úsekoch ciest.

V rámci Medzinárodného projektu TRANSGREEN boli popísané migračné koridory vo vybraných chránených územiach v piatich krajinách: SR, ČR, Maďarsko, Rumunsko a Ukrajina. Na Slovensku sledovali ochranári mortalitu živočíchov na cestách a železnici a monitorovali migráciu na severe v Chránenej krajinskej oblasti (CHKO) Kysuce, v CHKO Strážovské vrchy a v Národnom parku (NP) Malá Fatra a na juhu v CHKO Cerová Vrchovina, CHKO Vihorlat a v NP Slovenský kras (Zdroj : ŠOP SR). Zároveň bol vypracovaný pilotný projekt „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce – Malá Fatra – Strážovské vrchy (6/2019)“. Podrobnosti migračnej štúdie a parametre migračných objektov upravuje technický predpis MDVaRR SR, Sekcia dopravy a pozemných komunikácií : TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy. Projektovanie, výstavba, prevádzka a oprava (8/2012).

Obdobná migračná štúdia by mala byť vypracovaná pre celé územie Banskobystrického samosprávneho kraja, kde by bola zhodnotená celková priechodnosť trasy komunikácie, boli by vytipované základné migračné profily (varianty migračných koridorov) a navrhnuté parametre migračných objektov.

#### **Opatrenia, ktoré vyplynuli zo stanovísk ku SOH:**

1. Z reakcií na požiadavky v stanoviskách, týkajúcich sa výhrad k realizácii rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča – Korytnica, vyplynuli dve základné opatrenia.
  - Investičný projekt takého významu ako je rýchlostná cesta R1 by mal byť koordinovaný a akceptovaný oboma samosprávnymi krajinami – BBSK a ŽSK. Odporúča sa v tejto súvislosti spoločný postup pri jeho zaradení do PUM BBSK alebo SURDM ŽSK.
  - Obe inštitúcie by mali vyvinúť spoločné úsilie s cieľom presadiť na MDV SR objektívne a komplexné posúdenie rýchlostných ciest R1 a R3 v nadväznosti na napojenie regiónu horného Pohronia na diaľnicu D1. Pri uvedenom by sa mali brať do úvahy hlavne záujmy ochrany a prírody.
  - Tiež sa odporúča, aby oba orgány pri tejto investícii presadzovali spoločné posúdenie oboch úsekov R1 Slovenská Ľupča – Korytnica a Korytnica – Ružomberok z dôvodu, aby sa predišlo tzv. salámovej metóde pri posudzovaní vplyvov a plytvaniu štátnymi prostriedkami na environmentálne, ekonomicky a dopravne veľmi problémovo realizovateľný projekt. Minimálne

dosiahnuť, aby sa v prípade odsúhlasenia realizácie úseku R1 Slovenská Ľupča – Korytnica nezačal povoľovací proces pre daný úsek, ale aby sa najskôr vykonalo posúdenie vplyvov na životné prostredie (EIA) pre nasledujúci úsek R1 Korytnica – Ružomberok.

2. V prípade navrhovaného prepojenia električky v Demänovskej doline prekopaním „vrcholového tunela dĺžky asi 5,5 kilometra“ medzi Jasnou a Krupovou na Pohroní ako zámer v dlhodobom horizonte uviesť v SD, že príprava a zahájenie celého investičného zámeru je podmienená záujmom Žilinského samosprávneho kraja a je nevyhnutné pripravovať ho v úzkej koordinácii so ŠOP SR.
3. Pripomienku, že v súčasnosti je platný územný koridor pre vysokorýchlostnú trať stanovený v KURS 2011 doplniť do SD.
4. Vzhľadom k tomu, že sieť cyklotrás zobrazená v PUM BBSK nie je totožná s Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií (KSC) **neuvádzať** v texte PUM BBSK pojem „Kostrová sieť cyklistických trás“ a jeho ekvivalenty, ale **nahradiť** ho pojmom „Sieť vetiev, resp. koridorov cyklodopravy“, ktorá bude definovaná len bodmi prepojenia v záujmovom území, s dopracovaním nového schematického obrázka/mapy tejto siete do PUM BBSK, termín používať v celom dokumente jednotne. V tomto duchu preformulovať aj OP1 ND pod ŠC9, resp. v bode 6.3 Návrhu opatrení v oblasti nemotorovej dopravy.

Zároveň je nevyhnutné posúdiť vplyv jednotlivých vetiev tejto siete rozpracované do konkrétnych trás v rámci procesu EIA v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP v dostatočnom predstihu pred vypracovaním dokumentácie podľa stavebného zákona. Koridory konzultovať so ŠOP SR, vrátane príslušných správ ale aj s ďalšími partnermi majúcimi v území svoje záujmy..

5. Prepojenie Kordík a Skalky (2030) bude mať podľa vyjadrenia orgánu ochrany prírody pravdepodobne významný vplyv na záujmy ochrany prírody. Uvedené opatrenie sa neodporúča realizovať.
6. I. aj II. etapa koľajového systému Chopok juh vyhodnotiť podľa tretej časti zákona 24/2006 Z.z. už v nadväznosti na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti. Do Primeraného hodnotenia bude zahrnuté aj SKUEV1302 Ďumbierske Tatry a SKUEV0153 Horné lazy, avizované aj v stanovisku Inštitútu pre ochranu prírody Banská Bystrica k SOH. Takto vypracované Primerané hodnotenie musí predstavovať jedno z rozhodujúcich kritérií pri rozhodovaní o pokračovaní investičnej akcie.
7. V rámci prípravy výstavby bázového tunela Banská Bystrica – trať 180 zrealizovať ihneď po štúdiu uskutočniteľnosti, prípadne iného typu štúdie, podrobné posúdenie navrhovanej trasy podľa zákona č. 24/2006 Z.z. vrátane primeraného posúdenia.
8. Po spracovaní štúdie vykonateľnosti železnice v novej stope v trase Lučenec – Rimavská Sobota – Tornaľa vypracovať podrobné posúdenie navrhovanej trasy podľa zákona č. 24/2006 Z.z. vrátane primeraného posúdenia.
9. Po vypracovaní Štúdie uskutočniteľnosti VRT východ – západ v BBSK vypracovať podrobné posúdenie navrhovanej trasy podľa zákona č. 24/2006 Z.z. vrátane primeraného posúdenia.

## **7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov**

V procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu bola verejnosť zastúpená Inštitútom pre ochranu prírody Banská Bystrica (IOP), Sásovská cesta 86, 874 11 Banská Bystrica, ktorý sa zapojil do procesu zaslaním listu zo dňa 7.1.2022, a ktorý bol odoslaný emailom na OU BB dňa 9.1.2022.

**VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

**1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Okresný úrad Banská Bystrica  
Odbor starostlivosti o životné prostredie  
Ing. Vladimír Koňár

**2. Potvrdenie správnosti údajov**

Okresný úrad Banská Bystrica  
Odbor starostlivosti o životné prostredie  
Ing. Jozef Ratica  
vedúci odboru

**3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Banská Bystrica, 14.06.2022