

Medzi nimi sa vyskytujú druhy a biotopy v našich podmienkach bežné, ale aj vzácné, na ochranu ktorých sú vyhlásené chránené územia.

Okrem priamych zásahov ktoré sa prejavia v priamej likvidácii biotopov, bude dochádzať pri stavebných prácach aj k nepriamym vplyvom - znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou.

V období výstavby predstavujú riziko ovplyvnenia biotopov a rastlinstva prostredníctvom znečistenia alebo degradácie iných zložiek prírodného prostredia. Nemožno ich vylúčiť v prípade znečistenia vodného a pôdného prostredia únikom ropných produktov a iných nebezpečných látok z mechanizmov a dopravných prostriedkov využívaných pri demontážach, stavebných prácach, príp. výruboch porastov. V prípade dôslednej údržby a kontroly ako aj dodržiavania prevádzkových predpisov možno tieto vplyvy považovať za málo pravdepodobné, ale s ohľadom na rozsah a plošnosť prác ich nemožno úplne vylúčiť, napríklad v prípade mimoriadnych a havarijných situácií. Rozsah dopadu na rastlinnú zložku a biotopy sa v takomto prípade predpokladá lokálny, ale s dlhodobým účinkom.

K potenciálnym nepriamym vplyvom možno zaradiť aj prípadné ovplyvnenie hydrologického režimu povrchových a podzemných vôd, ku ktorému by mohlo dôjsť pri úpravách prístupových ciest, zemných prácach a pod. Nepriaznivý dopad sa môže reálne prejavíť v prípade nelesných biotopov križovaných línii mokradi.

Nevyhnutným predpokladom výstavby komunikácie je príprava územia, ktorá spočíva, okrem iného, v likvidácii drevín v trase budúcej rýchlostnej cesty.

Na základe jednoduchého vyhodnotenia plôch záberu možno konštatovať najväčší plošný záber vegetácie vo variante 2 modrom (cca 168 780 m²), najmenší záber vo variante 1 červenom (cca 106 230 m²).

Významným vplyvom na ekosystémy je ich fragmentácia, ku ktorej dochádza najmä pri povrchových líniových stavbách a je považovaná za jednu z hlavných príčin vymierania druhov. Pozemné komunikácie rozdeľujú populácie živočíchov do menších, často izolovaných jednotiek. Menšie populácie sa stávajú menej stabilnými, sú vystavené väčšiemu predáčnemu tlaku, znižuje sa dostupnosť úkrytov a potravy a môžu byť ohrozené genetickými chorobami. Dôsledky fragmentácie sa dajú znižovať zmierňujúcimi opatreniami - ako sú priechody v migračných bariérach. Nimi sa ale nenahradí strata biotopu.

Najvýznamnejšie sa negatívny efekt fragmentácie prejavuje pri ekosystémoch vodných tokov a pri ekotónových spoločenstvách na rozhraní dvoch rozdielnych biotopov (napr. poľnohospodárska krajina - súvislý porast), nakoľko tieto obyčajne plnia v krajine funkciu biokoridorov a sú priestorom zvýšeného pohybu - migrácie organizmov. V prípade prerušenia takýchto biokoridorov cestnou komunikáciou, dochádza práve na týchto miestach k častým zrážkam so zverou. Živočíchy sú nútené prekonávať pri svojej migrácii neprirodzené prekážky, pritom často zahynú pri zrážkach s automobilmi, prípadne nie sú vôbec schopné migrovať.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky rýchlostnej cesty bude negatívne vplyvať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie zveri - šeliem, ale aj iných terrestrických cicavcov, vydry, vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, ekodukty a podchody) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov. Bariérové pôsobenie líniovej stavby v území, resp. kumulatívny účinok viacerých líniových stavieb sa môže prejavíť v postupnej genetickej izolácii populácií chránených druhov.

Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe tunelov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Negatívnym vplyvom výstavby rýchlostnej cesty je aj možnosť rýchleho nástupu expanzívnych a inváznych rastlín na miesta poškodené, alebo narušené počas výstavby. Šíreniu inváznych rastlín nie je možné zabrániť, už v súčasnosti sa v území vyskytuje zlatobyľ a krídlatka. Výsledkom je oslabovanie a ústup pôvodných spoločenstiev. Najzávažnejšie časti prírody dotknutého územia sú predmetom ochrany v rámci národnej siete veľkoplošných a maloplošných chránených území. Tieto vplyvy budú opísané v časti V záverečného stanoviska.

Po ukončení realizácie stavebných prác sa rozsah dopadu na flóru a faunu výrazne zníži. Nezníži sa ale v prípade vplyvov na faunu, a to najmä z hľadiska bariérového efektu, keď nový technický líniový prvok bude pre ne predstavovať prekážku migrácie (u terrestrických druhov). Navrhované protihlukové steny zase môžu tvoriť prekážku pre migračné trasy vtákov a netopierov.

Celkové hodnotenie: Vplyvy na faunu, flóru a biotopy počas výstavby sú významné s najväčším záberom vo variante 2 modrom.

Vplyvy na flóru a biotopy počas prevádzky sú málo významné.

Vplyvy na faunu počas prevádzky sú málo významné s najväčším záberom vo variante 2 modrom.

VPLYVY NA KRAJINU

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu

Variantné riešenia rýchlostnej cesty R2 sú vedené v krajine, v ktorej scenérii sa striedajú úseky poľnohospodárskej krajiny s trvalými trávnyimi porastmi, rozptýlenou krajínovornou zeleňou, s brehovou a sprievodnou zeleňou vodných tokov, prerušované zastavaným územím sídiel vidieckeho charakteru a areálmi priemyselných aktivít. Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane zmena v pomere prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia navrhovanej činnosti v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech ostatných častí krajiny, prevažne prírodného a poloprírodného charakteru.

Medzi najvýznamnejšie vplyvy pri výstavbe navrhovanej činnosti možno zaradiť vznik a budovanie stavebných dvorov, zemníkov, skládky humusu a prístupových komunikácií na stavenisko. Po ukončení výstavby bude technické dielo začlenené do krajiny pomocou sadovníckych a vegetačných úprav, ktoré budú plniť funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernia negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie. Na násypových a zárezových svahoch telies všetkých komunikácií budú realizované vegetačné úpravy tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou a farebnou štruktúrou.

Počas prevádzky bude v súvislosti s hodnotením vplyvov na krajinu a jej štruktúru pokračovať vplyv, ktorý nastane už počas výstavby, a to zmena krajinnéj štruktúry, pretože pribudnú nové antropogénne objekty.

Navrhovaná činnosť svojím technickým a funkčným prevedením zmení v podstatnej miere súčasnú štruktúru a využívanie krajiny. K dopadom eliminujúcim v maximálnej miere dôsledky vybudovaného technického diela bude dochádzať pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia a sčasti pri prechode koridoru rýchlostnej cesty cez zastavené územia miest a obcí.

Líniová stavba vytvára v krajine nový bariérový element. Stavba rozdeľuje poľnohospodárske pozemky na menšie časti, často nevhodného tvaru, ktoré nie sú vhodné na ďalšie obhospodarovanie. Prerušenia zaužívaných poľných ciest si vynucuje ich preloženie do novej polohy tak, aby bola zabezpečená bezproblémová dostupnosť k pozemkom. Na niektorých miestach nová rýchlostná cesta preruší cestu medzi obcou a jej časťou, tu je tiež

potrebné riešiť preložku cesty a počítat s bariérovým účinkom spojeným nielen s fyzickým prekonávaním bariéry, ale aj s psychickým účinkom na obyvateľstvo, žijúce v obci. Rýchlostná cesta v blízkosti sídla býva spravidla opatrená oplotením a protihlukovými stenami, čo ešte znásobuje dojem prekážky v území.

Technické a urbanistické prvky sú vplyvy vnímané ako negatívne dopady na krajinu a jej štruktúru. Predovšetkým je potrebné uvedomiť si a začať vnímať postavenie (resp. budovanie) technického prvku v scenérii a jeho uplatnenie v reliéfe zasiahnutých oblastí a v chránených územiach prírody a krajiny.

Hodnotenie vnímania krajiny sa odlišuje v závislosti na osobnej skúsenosti, sociálneho a kultúrneho zázemia, očakávania aj odbornosti a je preto veľmi individuálne. Za najzávažnejší vizuálny zásah do krajiny sa považuje vedenie trasy rýchlostnej cesty v hlbokých zárezoch alebo na vysokých mostoch. Výstavba a prevádzka navrhovanej stavby ovplyvní scenériu krajiny na čas výstavby a ešte dlho po jej ukončení, kým sa vegetačnými úpravami podarí stavbu do tejto scenérie začleniť. Z hľadiska krajinnej scenérie predstavuje najväčší zásah realizácia náročných technických objektov (veľké mostné objekty, mimoúrovňové križovatky, tunelové portály, úpravy vodných tokov), najmenej býva ovplyvnená scenéria krajiny v úsekoch, kde je trasa vedená len na nízkych násypoch a v úrovni terénu. Veľkým a citlivo vnímaným zásahom je odstránenie vegetácie v trase stavby. Za najvýznamnejšie vplyvy vo vzťahu ku krajine považujeme u všetkých troch variantov vedenie trasy v km 7,000-8,000, kde R2 vytvára bariéru medzi obcou Bohúňovo a jej časťou Tiba a zároveň prechodom okrajom súvislejšieho porastu vyžaduje výrubu väčšieho rozsahu (mimo chránené územie). Pri modrom variante je ďalším konfliktným úsekom cca km 11,000-12,000 a 13,000-14,000, kde trasa prechádza okrajom Koniarskej a Plešivskej planiny na hranici významných chránených území, pričom tiež vyžaduje výrubu rozsiahlych plôch vegetácie. Pri červenom a fialovom variante je konfliktný úsek pred vstupom do portálovej časti tunela Plešivec pri prechode cez záhradkársku lokalitu v Plešivci.

Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. V úsekoch voľnej krajiny bude trasa rýchlostnej cesty vytvárať zreteľnú zmenu krajinného priestoru v jednotlivých úsekoch, ale nemení však kultúrno-historické usporiadanie územia. V údolných úsekoch nivy vodných tokov sa budú tvoriť nové pohľadové dominantné krajinné priestory v menšej miere ako je dotknutý krajinný reliéf (násypy). Pri rozhodovaní miery negatívneho vplyvu je potrebné akceptovať fakt, že ide o rozhodovanie subjektívne.

Celkové hodnotenie: Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu počas výstavby sú významné.

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu sú významné.

Vplyvy na chránené územie

Trasa rýchlostnej cesty R2 je navrhovaná v území, v ktorom platí okrem základného – 1. stupňa ochrany, aj vyšší stupeň ochrany v závislosti od kategórie chráneného územia, ktorým trasa prechádza. V území sa nachádza Národný park Slovenský kras, v ktorom platí 3. stupeň ochrany, v jeho ochrannom pásme platí 2. stupeň ochrany. Okrem NP je trasou rýchlostnej cesty dotknutý chránený areál Alúvium riek Slaná, kde platí 3. stupeň ochrany. Z hľadiska vplyvov navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 na chránené územia prírody možno očakávať priamy záber častí chránených území, ovplyvňovanie predmetov ochrany v chránených územiach hlukom, oslňovaním a reflektormi a znečistením ovzdušia. Jednotlivé varianty rýchlostnej cesty prechádzajú

Vplyvy na NP Slovenský kras a chránený areál Alívium rieky Slaná

Variant 1 zasahuje do jedného chráneného územia NP Slovenský kras s 3. stupňom ochrany povrchovo na cca 0,6 % dĺžky trasy variantu. Vo vzťahu k chránenému územiu dôjde k priamemu záberu časti CHÚ objektmi tunelových portálov, prístupovej komunikácie.

Počas prevádzky je možné ovplyvňovanie bezprostredného okolia hlukom, emisiami škodlivých látok z dopravy a osvetľovaním. V tunelovom úseku trasa prechádza cez krasové územie, bohaté na jaskyne a podzemné priestory. Cca 300 m od osi rýchlostnej cesty vo variante 1 červenom eviduje Správa slovenských jaskýň Hámorské jaskyne. Nadmorská výška vchodov je 335 až 340 m, tzn. cca 90 m nad úrovňou ústia tunela. V km cca 13,000 – 15,000 je trasa rýchlostnej cesty vedená paralelne v blízkosti CHA Slaná, čo síce nespôsobuje priamy záber, ale CHÚ bude ovplyvňované osvetľovaním, hlukom a emisiami škodlivých látok z dopravy.

Variant 2 modrý zasahuje do 1 chráneného územia NP Slovenský kras s 3. stupňom ochrany na cca 2,9 % dĺžky trasy. Vo vzťahu k chráneným územiám dochádza k tesnému súbahu s NP Slovenský kras a zároveň s NPR Pod Strážnym hrebeňom bez priameho zásahu do CHÚ. K priamemu zásahu do okrajovej časti dochádza v k.ú. Plešivec, kde v zábere stavby sú xerothermné krovité spoločenstvá na južných svahoch Plešivskej planiny. Okrem priameho zásahu môže dochádzať aj k ovplyvňovaniu hlukom a osvetľovaniu. V úseku cca 14,000 – 15,800 je trasa R2 vedená v súbahu a v blízkosti CHA Slaná, chránený areál bude ovplyvňovaný hlukom, osvetľovaním a zvýšenou produkciou škodlivých látok z dopravy.

Variant 3 fialový zasahuje do dvoch chránených území s 3. stupňom ochrany, celková dĺžka zásahu trasy variantu do CHÚ je cca 0,6 %. Do okrajovej časti NP Slovenský kras zasahuje východným tunelovým portálom. Počas prevádzky je možné ovplyvňovanie bezprostredného okolia hlukom, emisiami škodlivých látok z dopravy a osvetľovaním.

V tunelovom úseku trasa prechádza cez krasové územie, bohaté na jaskyne a podzemné priestory. Cca 115 m od osi rýchlostnej cesty vo variante 3 fialovom eviduje Správa slovenských jaskýň Hámorské jaskyne. Nadmorská výška vchodov je 335 až 340 m n.m., tzn. cca 90 m nad úrovňou ústia tunela Plešivec. V úseku cca km 14,190 – 14,310 prechádza trasa cez CHA Slaná, ktorý križuje mostným objektom. Výstavba mostu si vyžiada úpravu brehov a koryta rieky v plošnom priemete mosta. V úseku cca km 14,300 – 15,750 vedie trasa v tesnom súbahu s CHA Slaná chránený areál bude ovplyvňovaný hlukom, osvetľovaním a zvýšenou produkciou škodlivých látok z dopravy.

V blízkosti navrhovanej trasy R2 sa nachádzajú:

- zamokrené plochy vpravo od cesty I/16 v k.ú. Gemer,
- mŕtve rameno Slanej v Bohúňove,
- mokré lúky pri ihrisku v Čoltove.

Mŕtve rameno Slanej v Bohúňove a mokré lúky pri ihrisku v Čoltove nebudú stavbou ovplyvnené, nakoľko trasa všetkých navrhovaných variantov rýchlostnej cesty prechádza v dostatočnej vzdialenosti a medzi navrhovanou stavbou a uvedenými zamokrenými plochami prechádza aj v súčasnosti hlavný cestný ťah cesta I/16.

V prípade preložky cesty I/16 na začiatku úseku, ktorá je nevyhnutná, plochy s krovitým porastom vpravo od cesty I/16 v katastrí obce Gemer sa nachádzajú v tesnej blízkosti cesty I/16 a pri riešení preložky s najväčšou pravdepodobnosťou dôjde k ich likvidácii.

Hodnotenie vplyvov zámeru na integritu lokalít

Ako preukazuje zhodnotenie podľa predchádzajúcej časti, u viacerých predmetov ochrany dochádza pri zámere R2 Tornaľa - Gombasek k mierne negatívnemu vplyvu a to vo všetkých variantoch. Nikde sa však nekonštatuje zistenie významne negatívneho vplyvu v

případe fialového a červeného variantu. V prípade modrého variantu však bol zistený významne negatívny vplyv na populáciu výra skalného v CHVÚ Slovenský kras.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na prvky chránené územia a predmet ich ochrany počas výstavby sú významné s najväčším záberom u variantu 2 modrom.

Vplyvy na prvky chránené územia a predmet ich ochrany počas prevádzky sú významné s najväčším záberom u variantu 2 modrom.

Vplyvy na ekologickú stabilitu a prvky územného systému ekologickej stability

Takmer celá trasa vedenia prechádza územím, ktoré je hodnotené ako priestor ekologicky mierne nestabilný so strednou ekologickou kvalitou, lokálne je ekologická stabilita nižšia, príp. vyššia. Toto hodnotenie zodpovedá intenzívnemu poľnohospodárskemu využívaniu krajiny, ale s relatívne častým výskytom ekostabilizujúcich prvkov (roztrúsená NDV, líniové porasty drevín popri tokoch či poľných cestách, plochy TTP).

Územie, ktorým prechádzajú navrhované variantné riešenia rýchlostnej cesty R2 najmä v úseku od Plešivca až po koniec navrhovaného úseku, je súčasťou biokoridorov a biocentier až provincionálneho významu. V biocentrách sú vytvorené predpoklady pre koncentrovanú existenciu populácií bežných aj vzácných organizmov – rastlín aj živočíchov. Biokoridory umožňujú ich komunikáciu, prenikanie a šírenie v rôznych smeroch a to tak vodnou cestou ako suchozemskými koridorami. Silný antropogénny tlak vytvoril v území prekážky, ktoré už v súčasnosti pôsobia bariérovú – líniové stavby ako frekventovaná cesta, železničná trať, veľké areály kameňolomov a pod. a ktoré sú hlavnou osou územného systému stresových faktorov. Rýchlostná cesta R2 bude v novej polohe vytvárať v krajine nový líniový prvok s bariérovým pôsobením. Jednotlivé varianty navrhovanej R2 sa dostávajú do konfliktu s prvkami územného systému ekologickej stability v nasledovnom rozsahu:

Variant 1 červený

Km 5,160	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 7,000 – 8,000	Zásah do regionálneho biokoridoru ekotónových spoločenstiev na rozhraní lesa a TTP
Km 9,665	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 12,630	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 12,630-15,370	Tesný súbeh s regionálnym biokoridorom alúvium rieky Slaná
Km 13,600 – 17,026	Trasa pretína územie biokoridoru nadregionálneho významu Aggtelecký kras -Koniarska planina – Slovenský raj a NRBk Gemerská pahorkatina - Silická planina - Horný vrch – Zádielska dolina

Variant 2 modrý

Km 5,325	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 7,225 – 7,875	Tesný súbeh s regionálnym biokoridorom alúvium rieky Slaná
Km 11,415 – 11,790	Tesný súbeh až narušenie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 12,000	Križovanie regionálneho biokoridoru Alúvium Štitníka
Km 12,000 – 13,300	Trasa pretína územie biokoridoru nadregionálneho významu Aggtelecký kras -Koniarska planina - Slovenský raj
Km 13,000 – 14,000	Trasa prechádza na rozhraní biocentra a biokoridoru na južných svahoch Plešivskej planiny
Km 14,000 – 17,507	Trasa pretína územie biokoridoru nadregionálneho významu Aggtelecký kras – Koniarska planina – Slovenský raj a NRBk

Gemerská pahorkatina - Silická planina - Horný vrch –
Zádielska dolina

Variant 3 fialový	
Km 5,340	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 7,000 – 8,000	Zásah do regionálneho biokoridoru ekotónových spoločenstiev na rozhraní lesa a TTP
Km 10,275	Križovanie regionálneho biokoridoru alúvium rieky Slaná
Km 14,200 - 15,855	Tesný súbeh až narušenie regionálneho biokoridoru alúvium
Km 14,200 – 17,575	Trasa pretína územie biokoridoru nadregionálneho významu Aggtelecký kras - Koniarska planina – Slovenský raj a NRBk Gemerská pahorkatina - Silická planina - Horný vrch – Zádielska dolina

V miestach križovania s biokoridormi možno očakávať zvýšený pohyb zveri a tým zvýšené riziko zrážok so zverou a tým aj dopravných kolízií.

V alúviu rieky Slaná bude trasa rýchlostnej cesty R2 predstavovať zároveň bariérový prvok v migrácii vtákov paneurópskou migračnou trasou európskeho významu.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na prvky ÚSES počas výstavby sú málo významné, dočasné.

Vplyvy na prvky ÚSES počas prevádzky sú málo významné.

VPLYVY NA URBÁNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Vplyvy na poľnohospodárstvo

Vplyv navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu je identifikovaný negatívne z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy, a to aj počas výstavby a prevádzky. Eliminujúcim faktorom je aj vytvorenie novej bariéry pre prechod poľnohospodárskej techniky a rozdrobenie pozemkov.

Vplyvy na lesné hospodárstvo

Vplyv výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na lesné hospodárstvo sa očakáva záberom lesnej pôdy a stratou produkcie drevnej hmoty. Počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 musí byť zabezpečená prístupnosť lesohospodárskej techniky pre obhospodarovanie územia a táto je zachovaná aj v technickom riešení (mosty). V porovnaní s dopadom na poľnohospodárstvo je tento dopad oveľa menší.

Vplyvy na vodné hospodárstvo

Vodohospodársky významné vodné toky Slaná a Štítnik sú v priamom kontakte s navrhovanou činnosťou. Vplyvy sú uvedené v podkapitole Vplyvy na povrchové a podzemné vody.

Variant 1 červený a variant 3 fialový prechádzajú v blízkosti vodárenského zdroja Plešivec. Vplyvy sú uvedené v podkapitole Vplyvy na povrchové a podzemné vody.

Variant 2 modrý križuje v km 11,5 vodohospodársky objekt – hať pre malú vodnú elektrárňu na rieke Slaná vrátane objektu malej vodnej elektrárne, ktorý môže byť priamo ovplyvnený. Mieru ovplyvnenia možno posúdiť až po presnom zameraní územia.

Vplyvy na protipovodňovú ochranu územia

Vplyvy na protipovodňovú ochranu územia nie je predpokladaný.

Vplyvy na priemyselnú výrobu, technické areály a nevýrobné činnosti

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 vo variante 3 fialovom priamo ovplyvní areál výroby kameniva (Kam-bet, s.r.o., Čoltovo) a areál výroby živíčných zmesí (IS Košice, a.s.),

ktoré sú v súčasnosti v prevádzke a pravdepodobne bude potrebná asanácia prevádzkových objektov výroby.

V rámci regiónu navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní výrobné aj nevýrobné činnosti a podnikateľské aktivity, ktoré umožní vybudovaná rýchlostná cesta R2 s možnosťou napojenia dotknutej cestnej siete v mimoúrovňovej križovatke Plešivec.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Navrhovaná rýchlostná cesta R2 negatívne neovplyvní súčasné činnosti služieb v dotknutom území, naopak budú ovplyvnené pozitívne, najmä služby verejného stravovania a to počas výstavby. Ďalší rozvoj služieb v dotknutom území môže byť podmienený výstavbou prípadných výrobných areálov, ktoré po uvedení rýchlostnej cesty R2 do prevádzky budú využívať dostupnosť územia dobudovanou dopravnou infraštruktúrou.

Variant 1 červený v km 10,5 zasahuje do rekreačnej oblasti - záhradkárskej osady pri retenčných nádržiach, pričom zaberá časť plochy, kde bude pravdepodobne potrebná asanácia záhradných chatiek. Rozsah asanácií bude možné spresniť až po presnom zameraní územia. Variant 3 fialový záhradkársku osadu obchádza v tesnej blízkosti, pričom tu môže byť nepriamy vplyv počas razenia tunela. Variant 2 modrý v km 13,2 – 13,3 prechádza v blízkosti rekreačnej oblasti – záhradkárska osada pri ŽSR depo, môže tu dôjsť k nepriamym vplyvom.

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R2 bude mať pozitívny vplyv na cestovný ruch, dotknuté a aj širšie územie patrí najmä množstvom jaskýň k vyhľadávaným prírodným krásam Slovenska a zlepšenie dopravnej dostupnosti je predpokladom aj pre intenzívny rozvoj cestovného ruchu. Navrhovaná činnosť bude mať pozitívny vplyv aj na rozvoj cyklotrás a turistických náučných chodníkov.

Variant 2 modrý priamo zasiahne areál futbalového ihriska Plešivec, kde bude potrebné asanovať aj 2 prevádzkové objekty (šatne a sociálne zázemie športového klubu FK Plešivec).

Vplyvy na existujúcu infraštruktúru

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k významným vplyvom výstavby navrhovanej činnosti zaradiť kolízie s existujúcimi inžinierskymi sieťami a ďalšou technickou infraštruktúrou, pričom tieto sú riešené ako vyvolané investície.

Vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru

Navrhovaná činnosť sa zaoberá vybudovaním parciálneho úseku rýchlostnej cesty R2, ktorý je súčasťou celého tahu R2. Vzhľadom na to, že nadväzujúce úseky rýchlostnej cesty R2 sú už čiastočne v prevádzke, dobudovaním celého úseku a sprevádzkovaním kapacitnej komunikácie dôjde k prerozdeleniu dopravy na ceste I/16, čo bude mať pozitívny vplyv najmä na plynulosť a bezpečnosť premávky. Negatívne vplyvy budú pôsobiť iba počas výstavby a to obmedzením dopravy na dotknutej cestnej sieti.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na urbánny komplex a využitie zeme počas výstavby sú málo.

Vplyvy na urbánny komplex a využitie zeme počas prevádzky sú málo významné (v prípade vplyvov na dopravu významné).

VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ A PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VPLYVY NA VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

Na základe súčasných poznatkov nie je predpoklad dopadu výstavby alebo prevádzky navrhovaného vedenia na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

V dotknutom území je predpoklad výskytu archeologických nálezísk (sídliskové areály a pohrebiská). Rôznymi stavebnými prácami môže dôjsť k poškodeniu

archeologických lokalít, ktoré sú chránené zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu. Aby sa predišlo ich zničeniu je potrebné lokality preskúmať archeologickým výskumom.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti vplyvy (záber územia) na archeologické lokality očakávame v nasledovných úsekoch rýchlostnej cesty R2:

- Variant 1 červený v km 3,0 – archeologická lokalita v k.ú. Gemerská Panica
 - Variant 3 modrý v km 3,2 - archeologická lokalita v k.ú. Gemerská Panica
- Navrhovaná trasa vedenia neprechádza žiadnou geologicky významnou lokalitou.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy nie sú identifikované.

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

Vplyvy na CHVÚ Slovenský kras

Trasa navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 prechádza cez CHVÚ Slovenský kras. U jednotlivých variantov je dĺžka úseku umiestnená v CHVÚ rôzna. Variant 2 modrý zasahuje do CHVÚ od km cca 12,000. V CHVÚ je tak umiestnených 5,5 km z tohto úseku R2 (tzn. 31 % celkovej dĺžky úseku). Variant 1 červený zasahuje okrajovo do CHVÚ severným portálom tunela Plešivec a nasledovne od km cca 13,000. Jedná sa o zásah v celkovej dĺžke cca 4 km (tzn. 24 % celkovej dĺžky variantu). V prípade variantu 3 fialového R2 zasahuje do CHVÚ od severného portálu Plešivec, tzn. od dĺžky cca 13,400 km. V CHVÚ je umiestnených celkovo 4,1 km rýchlostnej cesty (tzn. 23 % celkovej dĺžky tohto úseku).

Intenzita dopadu projektu sa líši najmä v závislosti od predmetov ochrany potenciálne dotknutých, ktoré sa vyskytujú v okolí rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek.

Predmety ochrany CHVÚ Slovenský kras budú ovplyvňované týmito vplyvmi:

1. Záber a znehodnotenie vhodných hniezdných biotopov

Tento faktor začne pôsobiť na územie a jeho predmety ochrany už počas výstavby a po sprevádzkovaní stavby bude pôsobenie trvalé. Celkovo výstavba tohto úseku R2 je umiestnená v samotnom CHVÚ len z menšej časti. V prípade variantu 2 modrý vedie cez CHVÚ 31 % (5,5 km) celkovej dĺžky úseku, čo predstavuje záber približne 24 ha pôdy, v prípade variantu 1 červený vedie cez CHVÚ 24 % (4 km) celkovej dĺžky úseku, čo predstavuje záber 18 ha pôdy a v prípade variantu 3 fialový vedie cez CHVÚ 23 % (4,1 km), čo predstavuje záber 17 ha pôdy.

Časti CHVÚ so zabratými pozemkami majú takmer pre všetky druhy len okrajový význam. V prípade niektorých druhov však dôjde priamo k záberu hniezdných biotopov.

Záber hniezdných biotopov sa dotkne druhov ďateľ prostredný, krutohlav hnedý, lelek lesný, muchárik bielokrký, penica jarabá, prepelica poľná, výr skalný, žlna sivá a strakoš obyčajný. U takmer všetkých menovaných druhov sa však jedná len o minimálny zásah do hniezdnej populácie, resp. o zánik jednotlivého hniezdného teritória. Populácie týchto druhov v území sú dostatočne veľké, zásah nepresiahne limit 1 % a možno ho tak u menovaných druhov hodnotiť len ako mierne negatívny (-1). Rozdielnym je v prípade hniezdného biotopu len zásah u výra skalného, ktorého populácia v území je malá, realizáciou modrého variantu by došlo k zániku jedného hniezdného teritória, tzn. počtu prevyšujúceho 1 % celkovej populácie druhu v území a zásah tak možno hodnotiť u modrého variantu ako významne negatívny (-2).

2. Záber potravného biotopu

Podobne ako priamy záber hniezdných biotopov, rovnako aj záber potravných biotopov v dôsledku stavby R2 začne pôsobiť na CHVÚ už počas výstavby a bude trvalo pôsobiť počas prevádzky rýchlostnej cesty. Celkovo sa týka rovnako ako v prípade predošlého faktoru o záber 17 - 24 ha pôdy v závislosti od variantu. Okrem druhov uvedených vyššie u záberu hniezdného biotopu sa tento faktor dotkne aj ďalších druhov, ktoré priamo na mieste, kde sa má stavať, lovia potravu. Jedná sa o d'atľa čierneho a včelára lesného. Vzhľadom ku veľkej rozlohe CHVÚ a zachovalým biotopom v ostatných častiach CHVÚ však tento zásah nebude predstavovať až taký významný zásah ako priamy záber biotopov. U väčšiny druhov dôjde len k zmene priestorového využívania lovisk. Preto významnosť tohto faktoru sa hodnotí ako neutrálna (0) až mierne negatívna (-1) pre dotknuté druhy, keďže nedôjde k záber kľúčových potravných biotopov dotknutých druhov.

3. Riziko kolízie s vozidlami

Riziko kolízií s vozidlami na cestnej sieti patrí medzi jedny z najviac problematických faktorov pre ochranu niektorých vtáčích druhov. Závažnosť tohto vplyvu sa zvyšuje v zimnom období, kedy snehová pokrývka na poliach spôsobuje koncentráciu dravcov v okolí cestnej siete, kde sú často násypy a okraje ciest bez snehovej pokrývky a umožňujú tak jednoduchší zber potravy. Takisto sú cesty zdrojom potravy v dôsledku častej prítomnosti kadaverov. Obzvlášť problematický je tento faktor pre sovy, ktoré lovia potravu v noci a môžu byť oslepené pri love na cestách prechádzajúcimi vozidlami. Preto aj sovy patria medzi jedny z častejšie zaznamenaných uhynutých vtákov pri kolíziách s vozidlami. U väčšiny dotknutých druhov je závažnosť tohto vplyvu z dôvodu nízkeho rizika kolízií u dotknutých druhov hodnotená ako mierne negatívna (-1), keďže nemajú tieto druhy v okolí plánovanej rýchlostnej cesty R2 významnejšie loviská. Len v prípade výra skalného je tento faktor hodnotený ako významne negatívny (-2).

4. Rušenie hlukom

Dopad hluku v okolí dopravných stavieb sa niekedy môže považovať za závažnejší problém ako samotná mortalita. V dôsledku vysokej intenzity hluku totiž obhajoba teritórií spevom u vtáčích druhov môže byť problematická. U vtákov žijúcich v mestách je pritom známe, že upravujú dobu spevu do skorších hodín s nižšou úrovňou hluku, resp. spievajú hlasnejšie ako vtáky žijúce mimo miest. V prípade výstavby R2 Tornaľa - Gombasek za závažnejší problém u väčšiny druhov tento faktor nie je predpokladaný, keďže samotné hniezdiská sú vo väčšej vzdialenosti od rýchlostnej cesty okrem druhov priamo dotknutých. Preto závažnosť tohto vplyvu u predmetných druhov je hodnotený ako neutrálny (0) alebo mierne negatívny (-1).

Vplyvy na ÚEV Plešivské stráne

Variant 2 modrý rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek zasahuje priamo do okraju tohto ÚEV medzi km 13 a km 14.

Predmety ochrany ÚEV Plešivské stráne budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi.

1. priama likvidácia biotopov
2. ovplyvnenie funkcie biotopov (premostenie-zatienenie, vplyv exhalátov)
3. vytvorenie novej líniovej bariéry
4. kolízie s dopravnými prostriedkami
5. rušenie hlukom, osvetlením

Výstavbou telesa R2 dôjde k nezvratnému zásahu do územia s výskytom biotopu 40A0 = Xerothermné kroviny severozápadne od Plešivca a k likvidácii biotopu európskeho významu 40A0 – Xerothermné kroviny na ploche približne 1,1 ha.

Hodnotenie vplyvov modrého variantu je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1) u ostatných variantov ako neutrálné (0).

Osadením stavby do územia sa výrazne zmení vzhľad územia, zvýši sa riziko kolízií s druhmi, ktoré sú tu predmetom ochrany a využívajú jaskynné priestory v opustenom lome pri Plešivci ako pobytové miesto a zimovisko. Ide o druhy netopierov podkovára malého a veľkého. Výletové otvory z ich pobytových stanovišť sa priblížia k plánovanej rýchlostnej komunikácii na približne 50 metrov. Loviskami týchto druhov je rozptýlená zeleň, okraje a interiér lesov, preto je riziko kolízie na okraji Plešivskej planiny vysoké. Hodnotenie vplyvov modrého variantu je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1) u ostatných variantov ako neutrálne (0).

Hlučnosť a svetelné znečistenie môže mať negatívny vplyv na rysa ostrovida a jeho pobytovú a priestorovú distribúciu v chránenom území. Štúdia posudzujúca vplyv hluku rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek poukázala na očakávané prekročenie prípustných limitov hluku vo vzťahu k sídlam. I keď to štúdia priamo neuvádza, rovnako možno očakávať negatívny dopad aj vo vzťahu k živočíchom v ÚEV Plešivské stránce, keďže modrý variant okrajovo do tohto ÚEV zasahuje. Tento vplyv je možné predpokladať obzvlášť u citlivých druhov ako je rys ostrovid. Hodnotenie vplyvov modrého variantu je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1) u ostatných variantov ako neutrálne (0).

Vplyvy na ÚEV Slaná

Všetky posudzované varianty zasahujú priamo do ÚEV Slaná. Variant 2 modrý v úseku medzi km 11 a km 12, variant 3 červený v úseku medzi km 12 a km 13 a variant 3 fialový medzi km 14 a km 15. Preto je ÚEV Slaná identifikované ako dotknuté zámerom R2.

Predmety ochrany ÚEV Slaná budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi.

1. priama likvidácia biotopov
2. ovplyvnenie funkcií biotopov (premostenie - zatienenie, exhaláty)
3. vytvorenie novej líniovej bariéry
4. kolízie s dopravnými prostriedkami
5. oplotenie
6. vyrušovanie spôsobené hlukom a osvetlením.

Výstavbou telesa R2 dôjde k nezvratnému zásahu do územia s výskytom biotopu 91E0* – Lužné vrbovo-topolové a jelšové lesy na viacerých miestach rieky Slanej v ÚEV, kde R2 bude premostovať rieku. Celkovo ide o premostenie, ktoré zaberie plochu asi 0,1 ha u všetkých variantov; jedná sa tak o plochu biotopu menšiu ako 1 %. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov je klasifikované ako mierne negatívne (-1).

Osadením stavby do územia vznikne nová líňová bariéra, ktorá pretína teritórium vydry riečnej. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia. Populácia vydry riečnej je zistená na celom úseku rieky Slaná vrátane bezmenných prítokov z krasových vyvieraciek. Podľa doterajších zistení je stav druhu v územnej pôsobnosti NP Slovenský kras nevyhovujúci. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov na populáciu vydry je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1).

V trase R2 boli zistené pobytové miesta kolónie podkovára malého v kostole vo Vidovej. Osadením stavby do územia vznikne nová líňová bariéra, ktorá pretína loviská – brehové porasty rieky. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia. Pre zníženie tohto rizika kolízií bude preto nevyhnutné v rámci rýchlostnej cesty osadiť ochranné prvky pre elimináciu rizika kolízie. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov na populáciu podkovára malého je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1).

Významnou reprodukčnou kolóniou v trase R2 je kolónia netopiera obyčajného vo zvonici v Plešivci. Osadením stavby do územia vznikne nová líňová bariéra, ktorá pretína loviská – brehové porasty rieky. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia. Pre zníženie tohto rizika kolízií bude preto nevyhnutné v rámci rýchlostnej cesty osadiť ochranné

prvky pre elimináciu rizika kolízie. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov na populáciu netopiera obyčajného je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1). V reformovanom kostole v Slavci zistili kolóniu netopiera brvitého tohto druhu. Išlo o zmiešanú kolóniu spolu s podkovárom veľkým, čo je vzhľadom na rovnaké ekologické nároky týchto druhov typické v Slovenskom krase. Osadením stavby do územia vznikne nová líniová bariéra, ktorá pretína známe lokality - loviská výskytu netopiera brvitého. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia. Pre zníženie tohto rizika kolízií bude preto nevyhnutné v rámci rýchlostnej cesty osadiť ochranné prvky pre elimináciu rizika kolízie. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov na populáciu netopiera brvitého je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1). Najvýznamnejšia reprodukčná kolónia podkovára veľkého v trase R2 je v Slavci – spoločne s netopiermi brvitými. Osadením stavby do územia vznikne nová líniová bariéra, ktorá pretína známe lokality výskytu podkovára veľkého. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia. Pre zníženie tohto rizika kolízií bude preto nevyhnutné v rámci rýchlostnej cesty osadiť ochranné prvky pre elimináciu rizika kolízie. Hodnotenie vplyvov všetkých variantov na populáciu podkovára veľkého je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1).

Vplyvy na ÚEV Pod Strážnym hrebeňom

K tomuto ÚEV sa do významnej blízkosti približuje iba variant 2 modrý rýchlostnej cesty R2, ktorého vzdialenosť od ÚEV je 75 metrov. Existuje tak možnosť dotknutia viacerých predmetov ochrany aj napriek tomu, že zámer priamo nezasiahne do ÚEV. Konkrétne môže byť dotknutá ochrana druhov rys ostrovid, podkovár malý, podkovár veľký a vlk dravý. Na základe toho je ÚEV Pod Strážnym hrebeňom identifikované ako dotknuté zámerom R2.

Predmety ochrany ÚEV Slaná budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi.

1. vytvorenie novej líniovej bariéry
2. kolízie s dopravnými prostriedkami
3. vyrušovanie spôsobené hlukom a osvetlením

Hlučnosť a svetelné znečistenie môže mať negatívny vplyv na rysa ostrovida a jeho pobytovú a priestorovú distribúciu v chránenom území. Štúdia posudzujúca vplyv hluku rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek poukázala na očakávané prekročenie prípustných limitov hluku vo vzťahu k sídlam. I keď to štúdia priamo neuvádza, rovnako možno očakávať negatívny dopad aj vo vzťahu k živočíchom v ÚEV Pod Strážnym hrebeňom, keďže modrý variant sa k nemu na 75 metrov približuje. Tento vplyv je možné predpokladať obzvlášť u citlivých druhov ako je rys ostrovid. Na druhej strane tento vplyv nebude veľkým rizikom v tomto území s najvyšším priblížením, keďže medzi R2 na tomto mieste a posudzovaným ÚEV sú umiestnené ešte železničná trať Plešivec - Muráň, železničná trať Košice - Zvolen a cestné komunikácie. Jedná sa tak už o dnes značne antropogénne negatívne ovplyvnené územie, a preto negatívny vplyv R2 bude len doplnkový. Väčším rizikom v tomto ohľade môže byť riziko kolízie rysa ostrovida s vozidlami na príľahlej rýchlostnej ceste. Hodnotenie vplyvov je preto u modrého variantu klasifikované na rysa ostrovida ako mierne negatívne (-1) u ostatných variantov ako neutrálne (0). Osadením stavby do územia vznikne nová líniová bariéra, ktorá pretne potravne lokality podkovára malého. Najvýznamnejším pobytovým stanovišťom v tomto území je Blatná jaskyňa a Hradná priepasť. Podkováre lovia hmyz pomalým letom v korunách stromov a okrajoch stromovej vegetácie. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia podobne ako je to v susednom ÚEV Plešivské stráně. Hodnotenie vplyvov modrého variantu na populáciu podkovára malého je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1) u ostatných ako neutrálne (0).

Druh podkovár veľký bol zistený v rímskokatolíckom kostole v Gemerskej Hôrke a lodi reformovaného kostola v Plešivci. Osadením stavby do územia vznikne nová líniová bariéra, ktorá pretína známe lokality výskytu podkovára veľkého v posudzovanom ÚEV Pod Strážnym hrebeňom. Tým sa zvýši riziko kolízií a priameho usmrtenia podobne ako je to v susednom ÚEV Plešivské stránne. Hodnotenie vplyvov modrého variantu na populáciu podkovára malého je preto klasifikované ako mierne negatívne (-1) u ostatných ako neutrálne (0).

Hlučnosť a svetelné znečistenie môže mať negatívny vplyv na vlka dravého a jeho pobytovú a priestorovú distribúciu v dotknutom území. Štúdia posudzujúca vplyv hluku rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek poukázala na očakávané prekročenie prípustných limitov hluku vo vzťahu k sídlam. I keď to štúdia priamo neuvádza, rovnako možno očakávať negatívny dopad aj vo vzťahu k živočíchom v ÚEV Pod Strážnym hrebeňom, keďže modrý variant sa k nemu na 75 metrov približuje. Na druhej strane tento vplyv nebude veľkým rizikom v tomto území s najvyšším priblížením, keďže medzi R2 na tomto mieste a posudzovaným ÚEV sú umiestnené ešte železničná trať Plešivec - Muráň, železničná trať Košice - Zvolen a cestné komunikácie. Jedná sa tak už o dnes značne antropogénne negatívne ovplyvnené územie, a preto negatívny vplyv R2 bude len doplnkový. Väčším rizikom v tomto ohľade môže byť riziko kolízie vlka dravého s vozidlami na priľahlej rýchlostnej ceste pri migrácii. Hodnotenie vplyvov je preto u modrého variantu klasifikované na vlka dravého ako mierne negatívne (-1) u ostatných variantov ako neutrálne (0).

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväzil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane kumulatívnych a synergických a vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, správy o hodnotení, posudku, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj ostatných stanovísk a zo súčasného stavu poznania

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Tornaľa - Gombasek“ za predpokladu, že budú realizované opatrenia uvedené v bode VI.3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie budú vyriešené v ďalších stupňoch povoľovania činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Odporúča sa realizovať variant 1 červený, so spresnením trasy v rámci obcí Čoltovo a Bohúňovo v ďalších etapách prípravy stavby na základe požiadaviek obcí.

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, orgánov štátnej správy, verejných prerokovaní správy o hodnotení, odborného posudku sa odporúčajú, v prípade

realizácie, pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

1. Územnoplánovacie

Trasa rýchlostnej cesty R2 Tornaľa - Gombasek je v ÚPD dotknutých obcí a VÚC Banskobystrického a Košického kraja územne stabilizovaná vo variante 1 červenom (obchvat Plešivca tunelom). Definitívne riešenie trasovania rýchlostnej cesty R2 Tornaľa – Gombasek je potrebné zapracovať do zmien a doplnkov ÚPD obcí a VÚC po vydaní záverečného stanoviska MŽP SR, resp. po vydaní rozhodnutia o umiestnení stavby (po ukončení územného konania).

2. Technické

- Navrhnuť na začiatku úseku preložku cesty I/16, vzhľadom na to, že súčasná cesta I/16 je v kolízii s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R2.
- Koniec úseku rýchlostnej cesty R2 je umiestnený v blízkosti existujúcej mimoúrovňovej križovatky cesty I/16 a cesty č. 3009 (pôvodne cesta III/050154) Gombasek-Silica, kde bude potrebné vyriešiť provízorne prepojenie rýchlostnej cesty R2 s cestou I/16 do doby dostavania nadväzujúceho úseku rýchlostnej cesty R2 Gombasek - Rožňava.
- Pri návrhu rozpätia mostov križujúcich železničnú trať rešpektovať požiadavky ŽSR SR pre územnú rezervu na zdvojkolajnenie trate č. 160 Košice – Zvolen – Palárikovo. Podmienky prerokovať s príslušným odborom ŽSR SR.
- Pri križovaní rieky Slaná navrhnuť dĺžky mostov tak, aby nezasahovali do protipovodňových ochranných hrádzí a opory mostov umiestniť min. 5 m od päty hrádzí pre potrebu ich údržby. Podmienky prerokovať s príslušným správcom toku.
- objekty situovať mimo pobrežné pozemky, pri vodohospodársky významných vodných tokoch min. 10 m od brehovej čiary toku, pri drobných vodných tokoch min. 5 m od brehovej čiary toku, pri ochranných hrádzach min. 10 m od vzdušnej päty hrádzie,
- Pri riešení premostenia potoka Sograd rešpektovať územnú rezervu pre vybudovanie ochrannej protipovodňovej hrádzie. Podmienky prerokovať s príslušným správcom toku.
- V štádiu spracovávaní jednotlivých stupňov PD vypracovať hydrotechnické posúdenie priebehu hladín vodného toku Slaná pri Q_{100} .
- Navrhnuť také technické opatrenia, aby došlo k bezpečnému odvedeniu vnútorných vôd spoza telesa komunikácie R2 do príľahlých recipientov.
- Pri technickom riešení rešpektovať pripravované stavby SVP, š.p., Piešťany.
- Mostné objekty navrhnuť na prevedenie Q_{100} s bezpečnosťou min. 1 m s umiestnením pilierov mostov mimo prietochné profily vodných tokov a mimo telesá ochranných hrádzí.
- Výustné objekty do vodných tokov navrhnuť tak, aby nezasahovali do ich prietochného profilu a zabezpečiť ich proti účinku povodňových prietokov vhodným opevnením, príp. preložky vodných tokov navrhnuť na prevedenie návrhového prietoku so zohľadnením kapacity koryta v extraviláne nad a pod uvažovanou úpravou, v intraviláne na Q_{100} s bezpečnosťou.
- Na začiatku úseku v km 0,2 preveriť možnosť premostenia lokálnej mokrade v zmysle požiadaviek ŠOP SR Správa NP Muránska planina.
- V km 1,0 v zmysle požiadaviek ŠOP SR Správa NP Muránska planina premostenie bezmenného potoka riešiť ako objekt pre potrebu migrácie na úrovni lokálneho biokoridoru.
- Technicky preriešiť prístupovú cestu medzi Bohúňovom a časťou Tiba v zmysle požiadaviek obce a návrh prerokovať so samosprávou.
- Technicky preriešiť trasovanie cesty v obci Čoltovo v zmysle požiadaviek obce.

- Hlavné stavebné dvory umiestniť mimo chránených území, mimo obcí s využitím už zdevastovaných plôch v dobre prístupných lokalitách v blízkosti existujúcej cestnej siete. Pre variant 1 červený ich alternatívne umiestniť v km 3,0 vľavo, v km 5,3 vľavo, v km 8,5 vpravo, v km 10,3 pri retenčných nádržiach, v km 15,5 vľavo a v km 16,9 vľavo udržať súčasný stav vodnej hladiny, aby nedošlo k zmene stavu makrofytov hviezdnych biotopov. Definitívne umiestnenie hlavných stavebných dvorov je potrebné prerokovať s dotknutou obcou, príslušným správcom ciest a príslušnou štátnou správou.
- Výjazd v km 10,3 na cestu 1. triedy v k.ú. Plešivec pri retenčných nádržiach opatrit zábranami, ktoré budú brániť výletu vtákov (lastovičky, kaňa močiarna) na vozovku
 - Stavebný dvor umiestniť mimo retenčných nádrží plešivec južne od telesa cesty
 - Úsek v okolí km 10,3 prednostne stavať v mimohniezdnom období (september – marec).
 - Nepriaznivé účinky hluku na obyvateľstvo z dopravy eliminovať protihlukovými opatreniami.
- Realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum s podrobným projektom sanačných a stabilizačných technických opatrení.
- Pri návrhu mostov a priepustov križujúcich povrchové toky rešpektovať podmienky pre priechodnosť povodňových prietokov (Q100).
 - V rámci úpravy tokov pod mostnými objektami minimalizovať zásah do brehov, neumiestňovať piliere mostov do ich koryta.
 - Vykonať hydrogeologické posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 na podzemné vody v úseku tunela Plešivec s dôrazom na možné ovplyvnenie vodárenského zdroja Plešivec a navrhnuť príslušné technické opatrenia.
 - Realizovať opatrenia na minimalizovanie negatívnych vplyvov na prvky ochrany prírody a krajiny (ekodukty a pod.), pritom: pri menších vodných tokoch zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku 2,60 m a medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre migráciu živočíchov.
 - V celom úseku navrhovanej rýchlostnej cesty R2 je nutné rešpektovať všetky veľkoplošné a maloplošné chránené územia, územia sústavy NATURA 2000, prvky územného systému ekologickej stability, biotopy európskeho a národného významu, chránené stromy, jaskyne a zabezpečiť, aby nebola dotknutá ich funkcia.
 - Za vyrúbané stromy uprednostňovať ich náhradnú výsadbu oproti finančnej náhrade.
 - Vegetačné úpravy vnútri mimoúrovňových križovatiek, privádzačov a odbočiek prekonzultovať so ŠOP v ďalšom povoľujúcom konaní.
 - Na výsadbu stromov a kríkov na ostatných plochách mimo cestnej komunikácie použiť výlučne nasledovné domáce dreviny: javor poľný, javor mliečny, javor horský, lipa malolistá, lipa veľkolistá, dub zimný, dub letný, dub plstnatý, buk lesný, hrab obyčajný, breza previsnutá, jaseň štihly, dráč obyčajný, svib krvavý, hloh obyčajný, hloh jednosemenný, zemolez obyčajný.
 - Pri spevňovaní svahov do drôtených košov a pri budovaní cestného lôžka prístupovej cesty k vetracej šachte tunela použiť vápencový materiál z miestneho územia.
 - Plánovanie skládok zeminy a kameniva, ktoré budú umiestnené na trvalých trávnych porastoch vopred prerokovať so Správou NP Slovenský Kras.
 - Zabezpečiť každoročné odstraňovanie invázičných druhov rastlín z pozemkov, ktoré sú súčasťou R2.
 - Zabezpečiť priechodnosť mostných objektov pre drobné živočíchy (najmä drobné mäsožravce).
 - Rešpektovať súčasnú aj navrhovanú urbanizáciu dotknutého územia a využívanie zeme, v technickom riešení obmedziť zásah do zastavaného územia v kolíznych úsekoch navrhovaných variantov vhodnými opatreniami (oporné a zárubné múry, mosty).

- Vzhľadom ku kolízii trasy rýchlostnej cesty R2 s existujúcou technickou infraštruktúrou (cesty, produktovody, energetické siete a pod.) je potrebné riešiť ich ochranu ako vyvolané investície (prekládky).

3. Technologické

- Svahy násypov a zárezov je potrebné zabezpečiť proti veternej a vodnej erózií vhodnou vegetačnou a protieróznou úpravou už počas výstavby.
- Pre budovanie násypov počas výstavby maximálne využiť získaný výkop zo zárezov a rúbaninu z tunela, vzhľadom na nedostatok materiálov do násypov neotvárať nové zdroje sypaniny, využiť prevádzkované kameňolomy v blízkosti stavby.
- Pre ukladanie nevhodného materiálu (depónie) je potrebné vykonať posudzovanie vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z.z.
- Zabezpečiť čistenie technologickej a horninovej vody vytekajúcej z tunela počas jeho razenia umiestnením sedimentačných nádrží a odlučovačov ropných látok na portáloch a prečistenú vodu odvádzať do príslušných recipientov (povrchových tokov) s uvedením limitov pre čistenie vôd.

Technologické opatrenia pre ochranu pôdneho fondu:

- Zhrnutie a manipuláciu s ornícou a podorničnou vrstvou realizovať v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany PPF.
- Manipuláciu s hrabankou a odstránenie pňov a koreňov realizovať v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany LPF.
- Po skončení výstavby je nevyhnutné renaturovať dočasné staveniskové komunikácie a ostatné plochy dočasných záberov na ktorých je potrebné vykonať dôslednú rekultiváciu pôdy a obnovenie pôvodného vegetačného krytu (lúky, brehové porasty, zalesnenie a pod.). Spätnú rekultiváciu dočasných záberov PPF a LPF je potrebné riešiť v zmysle rozhodnutia príslušného orgánu a projektu biologickej rekultivácie.
- Pri úprave dna a brehov premostňovaných vodných tokov používať prírodné materiály – drevo, kameň.
- Na zahumusovanie svahov a konečnú úpravu plôch použiť humóznú zeminu z ošetrovanej skládky zeminy. Neošetrovaná zemina obsahuje množstvo semien expanzívnych a invázných rastlín, ktoré po rozprestretí zeminy rýchlo vyrastú a stávajú sa zdrojom šírenia do okolitej krajiny. Týmto opatrením sa dá účinne zamedziť neúmyselnému zavlečeniu invázných rastlín do krajiny.
- Po ukončení výstavby neodkladne vykonať vegetačné úpravy svahov rýchlostnej cesty R2 – násypov, zárezov, križovatkových priestorov, ekoduktu, tunelových portálov a ďalších priestorov. Výsadbu drevín realizovať z pôvodných domácich drevín podľa platných noriem a technických predpisov. Na zatravnenie použiť vhodnú trávnu zmes.
- Vykonať výsadbu navádzacej zelene v súvislosti s výstavbou ekoduktu.

4. Organizačné a prevádzkové

- Dodržiavať štandardné pracovné a bezpečnostné postupy počas razenia tunela, aby sa eliminoval vplyv stavebnej činnosti na podzemné vody.
- Ak pri razení tunela Plešivec budú objavené krasové dutiny, jaskyne, prípadne vývery podzemných vôd, v zmysle ustanovení § 24 ods.13 zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, podľa ktorého v prípade objavenia jaskyne pri banskej alebo inej stavebnej činnosti je vykonávajúca organizácia povinná zastaviť prácu a udalosť neodkladne hlásiť ŠOP SR Správa slovenských jaskýň.
- Ak pri výstavbe rýchlostnej cesty R2 príde k nálezu chráneného nerastu a chránenej skameneliny v súvislosti s terénnymi úpravami alebo uskutočňovaním stavby, v zmysle

ustanovení § 38 ods.9 zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je potrebné postupovať podľa § 127 zákona č. 50/1976 Zb. v znení zákona č. 229/1997 Z. z.

5. Iné

- Vypracovať podklady pre primerané (predbežné) posúdenie infraštrukturálneho projektu podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobenia spoločenstva v oblasti vodnej politiky (rámcová smernica o vode – RSV) transponovanej do zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách.
- Vyhodnotiť mieru adaptácie projektu na možné dôsledky klímy v zmysle Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.
- V spolupráci s MŽP SR vyriešiť kolíziu variantu I červeného so starou environmentálnou záťažou Plešivec – retenčné nádrže, pričom je potrebné v tomto priestore vykonať príslušné prieskumy v zmysle platnej legislatívy.
- Zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) cesty I/16 v úsekoch plánovaných záberov stavby v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m (záujmové dôvody Ozbrojených síl Slovenskej republiky).
- Zabezpečiť na železničnej trati č. 160 Lenartovce – Rožňava v plánovaných úsekoch záberu stavby prejazdnosť železničnej trate č. 160 minimálne v jednej železničnej koľaji alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí a technických obmedzení.
- Vybudovať stále osobitné zariadenie na mostnom objekte vedľa obce Vidová (premostenie starej cesty I/16 a rieky Slaná).
- Zachovať existujúce stále osobitné zariadenie (C293) na moste pri obci Vidová – ev. č. mosta 275 (ident. č. DC – M3948).
- Spracovať zonáciu územia z hľadiska pôsobenia trhacích prác (vyvolané otrasy) počas výstavby tunela a navrhnuť seizmický monitoring.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie zrealizovať archeologický prieskum a pred zahájením výstavby postupovať v zmysle záverov a odporúčaní prieskumu.
- Zásah do biotopov európskeho alebo národného významu riešiť v súlade s platnou legislatívou.
- Zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v zmysle platnej legislatívy.
- Nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve
- Vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií stavebnou technikou, vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.
- V spolupráci so ŠOP dodržiavať všetky opatrenia týkajúce sa manažmentu CHVÚ Slovenský kras, ak takéto opatrenia sú vypracované.
- Počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor odborne spôsobilou osobou.
- Vykonať monitorovanie migrácie živočíchov so zameraním na miesta zvýšenej migrácie podľa na základe zistených poznatkov spresniť umiestnenie ekoduktu a jeho parametre.
- V štádiu spracovania projektovej dokumentácie k územnému konaniu pre vybraný variant rýchlostnej cesty vypracovať aktuálnu hlukovú štúdiu a navrhnuť opatrenia na ochranu zdravia pred hlukom v životnom prostredí s ohľadom na aktuálny stav existencie územia s obytnou funkciou a územia s osobitnou ochranou pred hlukom, dotknutých výstavbou rýchlostnej cesty a to tak, aby boli splnené požiadavky ustanovené platnou legislatívou na úseku verejného zdravotníctva.
- Vyriešiť stret záujmov s podnikateľskými aktivitami Ing. Gabriela Kecskemétiho, Gemerská Panica 335, 980 46 Gemerská Panica a majetkovou ujmom Barbory Bereczovej, Tiba 27, 049 12 Revúca.

- Požiadavky verejnosti**
- Vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normami STN 83 7010 Ochrana prírody.
 - Dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon).
 - Dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
 - Definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.
 - Výskovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
 - Náhradnú výsadbu riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasia s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty. Kombinácia náhradnej výsadby a novo umiestnenej cestnej zelene musí byť minimálne v rozsahu súčasnej kvantity a kvality zelene.
 - Zvážiť možnosť, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenia verejných priestorov, exteriérov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby, ako súčasť napr. protihlukových stien. Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky a marketingovo.
 - Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.
 - Spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v zmysle § 37 zákona v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva na základe správy o hodnotení, stanovisk účastníkov procesu posudzovania, záznamov z verejných prerokovaní a odborného posudku.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, vrátane možných rizík z havárií a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení.

Z posúdenia predmetnej správy o hodnotení, stanovisk, verejných prerokovaní a odborného posudku nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odporúčanie navrhovanej činnosti.

Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti táto síce prináša významné negatívne vplyvy na životné prostredie, ale väčšina z nich je riešiteľná opatreniami na zmiernenie vplyvov. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter, iba v menšej miere regionálny.

Z porovnania realizácie navrhovanej činnosti s nulovým variantom a ostatnými navrhovanými variantmi vyplýva menší rozsah negatívnych vplyvov jej realizácie, keď aj vplyvy na územia Natura 2000 a ich integritu sú v zmysle „Primeraného posúdenia“ za súčasného dodržania navrhovaných opatrení akceptovateľné. To isté sa dá povedať o vplyve na zmenu klímy.

Dôležitou skutočnosťou je aj to, že trasa rýchlostnej cesty R2 vo variante 1 červenom rešpektuje súčasne aj rozvojové úrbane prostredie a je v súlade s doteraz existujúcou platnou územno-plánovacou dokumentáciou.

Dôležitou súčasťou celkového hodnotenia je aj vyhodnotenie došlých stanovísk. Ku správe o hodnotení bolo na príslušný orgán zaslaných 42 stanovísk:

- z nich v 20 bol vyjadrený súhlas so správou o hodnotení resp. s realizáciou stavby bez pripomienok a bez preferencie variantu,
- z nich v 3 bol vyjadrený súhlas so správou o hodnotení resp. s realizáciou stavby s pripomienkami, bez preferencie variantu,
- v 7 bolo uvedené, že ku správe o hodnotení resp. k navrhovanej činnosti nemajú pripomienky a navrhujú ako environmentálne vhodný variant 1 červený,
- v 5 vyjadrili pripomienky a navrhujú ako environmentálne vhodný variant 1 červený,
- v 1 stanovisku je preferovaný variant B modrý,
- v 2 stanoviskách sa uvádza, že navrhovaný variant je potrebné realizovať čo najvzdialenejšie od časti obce Tiba v Bohúňove, čo najvzdialenejšie od rodinných domov Tiby – tzn. čo najbližšie ku existujúcej železničnej trati,
- v 2 stanoviskách sa uvádza, že pre obec Gemerskú Panicu navrhujú a odporúčajú viesť v danom úseku komunikáciu R2 návrhom variantu 2 alebo 3.

Z uvedeného vyplýva, že všetky stanoviská (aj s pripomienkami) vyjadrili kladné hodnotenie, v 4 prípadoch je zároveň vyjadrená požiadavka na úpravu trasy. Tieto pripomienky a návrhy na zmenu vedenia trasy R2 je možné korigovať v ďalších projekčných prácach pri príprave stavby (Obec Bohúňovo žiada, aby rýchlostná cesta R2 v obci Bohúňovo bola naprojektovaná aj zrealizovaná z technického hľadiska čo najvzdialenejšie od časti obce Tiba, čo najvzdialenejšie od rodinných domov Tiby – tzn. čo najbližšie ku existujúcej železničnej trati. Obec Čoltovo aj na základe stanoviska svojho obyvateľa má za to, že realizáciu variantu 2 modrý a variantu 3 fialový úseku od začiatku napojenia – Tornale po spoločný úsek v blízkosti Čoltova sa odbúra výstavba prekladaného mosta prechodu z obce na cintorín a nebude nutná výstavba protihlukových bariéry na celom úseku obce Gemerská panica, v celom úseku hranice firmy na pravej strane od Tornale a úseku obytných zón až po Čoltovo).

V rámci verejných prerokovaní boli vznesené iba doplňujúce otázky a informácie, ktoré realizáciu činnosti nevyklúčili.

Stanovisko Združenia domových samospráv bolo akceptované a uplatnené v opatreniach. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v § 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z., je Združenie domových samospráv je účastníkom ďalších povoľovacích konaní (územné konanie, územné plánovanie, stavebné konanie, vodoprávne konanie), aby ako známy účastník konania boli v zmysle § 24 a § 25 Správneho poriadku o začatí týchto konaní písomne upozornení, aby si v nich mohol uplatňovať svoje práva.

Taktiež stanovisko Ing. Gabriela Kecskemétiho, Gemerská Panica 335, 980 46 Gemerská Panica a Barbory Bereczovej, Tiba 27, 049 12 Revúca.

Z hľadiska akceptovania – neakceptovania pripomienok ku správe o hodnotení resp. k navrhovanej činnosti je možné konštatovať, že tieto boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia je potrebné spracovať samostatný komplexný projekt monitoringu, ktorý by mal obsahovať návrh na monitorovanie abiotických a biotických zložiek životného prostredia. Predmetom

záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, u ktorých realizácia navrhovanej činnosti vo vybranom variante spôsobuje zmenu kvantifikovateľných charakteristík.

Základným pravidlom každého monitoringu vykonávaného v súvislosti s procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie je jeho etapizácia vzhľadom k priebehu stavebných aktivít. Takto je nutné začať na monitorovacích aktivitách v predstihu, ešte pred samotnou výstavbou (1. etapa), s cieľom definovať pôvodný stav dotknutého územia (monitorovacích plôch) a vychádzať z neho pri porovnávaní so stavom pri pôsobení vplyvov. Monitorovanie musí kontinuálne pokračovať vo fáze výstavby (2. etapa), kde by sa malo sústrediť na hodnotenie stavebných zásahov, vplyvov a opatrení súvisiacich so samotnou výstavbou projektu. V poslednej fáze - počas prevádzky projektu (3. etapa) by sa mali hodnotiť prevádzkové vplyvy a kvalita zapracovaných opatrení, s cieľom kvalitného následného environmentálneho managementu dotknutého územia.

Na základe spracovaného vyhodnotenia vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie ide predovšetkým o monitoring:

- hluku vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu trasy rýchlostnej cesty voči zastavanému územiu s dôrazom na dotknuté obce a ich časti - Gemerská Panica, Čoltovo, Bohúňovo, Tiba, Gemerská Hôrka, Vidová,
- seizmických otrasov a vibrácií na dotknuté obyvateľstvo a zástavbu počas razenia tunela Plešivec,
- povrchových vôd, podzemných vôd a vodárenských zdrojov najmä v súvislosti s výstavbou a prevádzkou tunela Plešivec a to v rozsahu podľa záverov hydrogeologického posúdenia spracovaného v ďalšom stupni projektovej dokumentácie,
- flóry s dôrazom na invázne druhy rastlín,
- migračných trás živočíchov.

Z hľadiska väzby na povolujujúci proces by mala byť funkčnosť monitoringu podmienkou vydania rozhodnutí v jednotlivých krokoch povolujujúceho procesu.

Ďalej je potrebné uviesť, že na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- systematicky sledovať a merať jej vplyvy
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povolujujúci orgán s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 39, ods. 3 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona je horší, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Upozornenie pre povolujujúci orgán

6.1

Za zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona.

