

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY PODARIELNA	
Dátum: 9. 02. 2024	
Číslo zápisu: 13295	Číslo spisu:
Príloha: 1	Vyhaduje:

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Námestie Slobody č. 6
810 05 Bratislava

V Sliachi dňa 08.02.2024

Vec: Rozklad voči ROZHODNUTIU Ministerstva dopravy Slovenskej republiky č.
03656/2024/SCDPK/03861 zo dňa 18.01.2023

Vážený,

týmto podávam voči ROZHODNUTIU Ministerstva dopravy Slovenskej republiky č.
03656/2024/SCDPK/03861 zo dňa 18.01.2023, zverejnené dňa 24.02.2024 v zákonom stanovenej
lehote tento

ROZKLAD,

a to z dôvodu, že toto rozhodnutie je v rozpore s Rozhodnutím Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sp. zn.: 8958/2021-1.1 zo dňa 18.11.2021, ako aj z dôvodu, že je v rozpore so Záverečným stanoviskom Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 05. 10. 2010.

Predmetné rozpory vidím v nasledovnom:

„Vítame doplnenie riešenia ekoduktu pre faunu v km 102,4 cesty 1/66 (kat. A, šírka 80m, dĺžka 32,1 m, 50 223-00), ako súčasti predmetnej stavby. Je však nevyhnutné uviesť nasledovné:

1. Nejde v tomto priestore o ideálne riešenie nakoľko ekodukt navrhovaný v km 102,4 prekonáva iba jednu bariéru hoci najzávažnejšiu — ostatnými dvoma bariérami a to cestou 111/2427 a železnicou, ktoré pôsobia v tomto úseku na migráciu komplexne a synergicky sa navrhované riešenie nezaoberá.
2. Ekodukt je vyústený na parcelu č. 2179/28 v k.ú Slovenská Ľupča, ktorá bezprostredne susedí z lodenicou na Mlynčoku. Tá okrem požíčavania lodí a organizovania splavov slúži aj ako kemp, táborisko a miesto pre organizovanie rôznych akcií, čo v čase vegetačnej sezóny znamená trvalú prítomnosť množstva ľudí a zvýšenú intenzitu hluku iba cca 50-60 m od ekoduktu čo môže výrazne znížiť jeho využívanie hlavne na vyrušovanie citlivejších druhov; toto by bolo možné eliminovať presunom lodenice na iné vhodné miesto.
3. Po prechode ekoduktom budú musieť veľké druhy cicavcov migrovať do predhoria Nízkych Tatier v úzkom koridore ohraničenom na západe záhradkárskou osadou a veľmi strmým zárezom železničnej trate a na východnej strane zastavaným územím obce Lučatín alebo opačne týmto úzky koridorom sa k ekoduktu dostať.
4. Priestor pre migráciu sa môže navyše ďalej znižovať vzhľadom na plánovaný rozvoj obce Lučatín západným smerom, uvedené je potrebné eliminovať vykúpením alebo dlhodobým prenájom potrebných pozemkov zo strany investora (minimálne parcely KN-C č. 2178/2 a

2179/28 v k.ú. Slovenská Ľupča a parcel registra E č. 260, 261, 262/1, 262/2, 263/1, 436/2 a 437 v k.ú. Lučatín) a schválením doplnkov územných plánov obcí Slovenská Ľupča a Lučatín, ktoré by toto územie zadefinovali ako biokoridor bez možnosti akejkoľvek výstavby; to platí aj pre „nástupný priestor“ od juhu, kde bude potrebné vykúpiť alebo dlhodobo prenajať parcely č. KN-C 2181/2, 2181/3, 2181/4, 2181/5, 2181/6, 2181/7, 2181/8, 2181/9, 2181/10, 2180/1, 2180/2 v k.ú. Slovenská Ľupča. Bez realizácie tohto opatrenia je reálne ohrozená dlhodobá funkčnosť tejto nemalej investície pričom viaceré príklady zo zahraničia dokumentujú, že ide o reálnu hrozbu. Toto sme žiadali ako podmienku realizácie činnosti avšak správny orgán túto vecnú a pragmatickú podmienku do podmienok určených podľa § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. neupravil. Pre zabezpečenie účinnosti ekoduktu bude bezpodmienečne nevyhnutné realizovať oploštenie cesty I/66 na to od ekoduktu smerom na východ po oboch stranách cesty až po most cez rieku Hron na I/66, smerom na západ na pravej strane cesty (v smere BB - Brezno) od ekoduktu až po km 101,9 potom 250 – 300 m na juho-juhovýchod medzi lesom a poľnou cestou, na ľavej strane cesty od 101,5 až po ekodukt, pre zabránenie stretov je nevyhnutné oploštiť aj priestor medzi vyústením ekoduktu a lodenicou Na Mlynčoku. Toto sme žiadali stanoviť ako podmienku realizácie činnosti čo však nebolo akceptované.

Z dlhoročných skúseností toto nemožno považovať za dostatočnú územnú ochranu biokoridoru spájajúceho Nízke Tatry a Slovenské Rudohorie v tomto priestore. V kontexte, že dotknuté parcely sú prevažne v súkromnom vlastníctve a výstavba ekoduktu bude finančne nákladná je podľa nášho názoru potrebné vykonať navrhované opatrenia (výkup pozemkov), aby nedošlo k zmareniu celej investície a znefunkčneniu dôležitého nadregionálne významného prechodu pre faunu.

Migračnou štúdiou zistená najväčšia koncentrácia kolízií dopravy s faunou leží mierne západným smerom a to v priestore cca 101,8 až 102,2 km alebo mierne východným smerom a to v priestore cca 103,0 až 103,3 km, čo pomerne jednoznačne naznačuje aj konfigurácia terénu a súčasná krajinná štruktúra; kým posun ekoduktu východným smerom de facto vylučujú schválené rozvojové zámery obce Lučatín, posun smerom západným je nevyhnutné ďalej preštudovať nakoľko je situovaný do priestoru, ktorý je na základe vykonanej analýzy najkolíznejší a navyše realizácia ekoduktu v tomto priestore by umožnila prekonať všetky tri existujúce antropogénne bariéry (cesty I/66, III/2427 a železnicu) na mieste, kde sú k sebe situované najbližšie (vzdialenosť od cesty III/2427 cez železnicu, Hron a cestu I/66 je cca 130 až 160 m); toto riešenie by minimalizovalo potrebu výkupu pozemkov mimo samotného objektu ekoduktu.

Spracované primerané posúdenie vplyvov rýchlostnej cesty R1 BB – Slovenská Ľupča na územia sústavy Natura 200 identifikovalo možný negatívny vplyv na netopiere a to v úseku v km 1,7 – 2,32 vľavo, kde sa stromová vegetácia tesne dotýka okraja cesty; vzhľadom na skutočnosť, že počas spracovania štúdie nebolo toto riziko overované odporúčame realizovať monitoring, ktorý by preukázal existenciu a významnosť tohto vplyvu a na základe vykonaného monitoringu v prípade potreby navrhnúť potrebné opatrenia. Je tiež potrebné realizovať monitoring možného úhynu vtákov zrážkami s prechádzajúcimi autami na mostnom objekte ponad rieku Hron – SO 220 a v prípade zistenia významného vplyvu navrhnúť primerané opatrenia.

Tieto skutočnosti si dovoľujeme tvrdiť a namietajť aj z dôvodu, že Ing. Marián Jasík sa podieľal na vypracovaní migračnej štúdie pre Dopravoprojekt, a.s. Bratislava v r. 2019 a to spracovaním materiálu „Biologické a ochranné podklady k vypracovaniu „Detailnej migračnej štúdie“ na stavbu Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča“. Tento materiál aj s prílohami vám v prílohe zasielame.

Z hľadiska ochrany prírody a rozvoja udržateľného turizmu považujeme snahy o vybudovanie ďalších úsekov (3. a 4) rýchlostnej cesty R1 v koridore smerom na Ružomberok na rozhraní dvoch národných parkov za neprijateľné a žiadame tento koridor vylúčiť zo všetkých plánovacích a koncepčných dokumentov. Vopred upozorňujeme, že podnikneme všetky dostupné právne kroky tak na národnej ako aj na úrovni EK. V tejto súvislosti dávame do pozornosti napr. záverečné stanovisko Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5.10.2010 či rozhodnutia MŽP SR, odboru štátnej správy ochrany prírody, číslo: 1074/2014-2.1 z 27.3.2014.

Rozhodnutie Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sp. zn.: 8958/2021-1.1 zo dňa 18.11.2021 len stroho konštatuje, že je potrebné, aby sa v plnom rozsahu dodržalo Záverečné stanovisko č. 8644/08 – 3.4/ml zo dňa 01.03.2010, avšak už nijak sa nezoberá.

Podmienkou pre realizáciu navrhovaných variantov bolo v zmysle predmetného záverečného stanoviska, aby ich technické riešenie bolo v ďalšom stupni PD navrhnuté tak, aby sa minimalizoval zásah do územia európskeho významu SKÚEV 0062 Príboj a navrhovaného územia európskeho významu nSKÚEV 1303 Hron-stred – uvedené však nebolo dodržané. Rovnako nebola splnená podmienka navrhnuť a technicky zdokumentovať environmentálne prijateľnú trasu predĺženia miestnej komunikácie, variant západný modrý na k.ú. Slovenská Ľupča, cez rieku Hron s pokračovaním v smere na východ do priestoru priemyselného areálu Slovenská Ľupča (východ)/nie je zrejme zo stavebného povolenia/. Nie je zrejme, či bol alebo nebol vypracovaný projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia v bodoch určených v záverečnom stanovisku /mám za to, že nebol.

Neboli upresnené zdroje násypových zemín a rovnako tak absentuje štúdia optimálneho využitia výkopových zemín a manipuláciu s nimi.

Rovnako tvrdím, že nebolo optimalizované smerové vedenie tak, aby bol v úseku km 2,0-2,5 a 4,0-5,0 minimalizovaný zásah do identifikovaných chránených území, ktoré sú aj súčasťou, resp. navrhovanou súčasťou sústavy NATURA 2000 (SKÚEV) a územného systému ekologickej stability.

Rovnako tvrdím, že technické riešenie mostu cez rieku Hron vo variante zelenom (odporúčanom) v km 1,6 (most cez Hron v km 0,054 85 c III/06635) nebolo navrhnuté tak, aby sa minimalizoval zásah do vodného toku a do chráneného územia, ktoré je navrhovanou súčasťou sústavy NATURA 2000 (SKÚEV) a územného systému ekologickej stability, rovnako aj technické riešenie trasy miestnej komunikácie -- západný modrý variant - optimalizovať smerové vedenie tak, aby bol v úseku km 0,6-k.ú. minimalizovaný zásah do chráneného územia, ktoré je navrhovanou súčasťou sústavy NATURA 2000 (SKÚEV) a územného systému ekologickej stability.

Predmetné stavebné povolenie absolútne absentuje skutočnosť, ako sa vysporiadalo s Opatreniami počas výstavby, tak ako sú tieto definované v Záverečnom stanovisku:

- stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti počas realizácie (zakrytie sypkých materiálov, zákaz spaľovania materiálov, čistenie vozidiel pred odjazdom zo staveniska)
- zabezpečiť kropenie staveniska počas výkopových prác a kropenie a čistenie príjazdových komunikácií
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska
- minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska, resp. ich skladovať v uzatvárateľných skladoch a silách v rámci navrhovanej hranice centrálneho staveniska
- pri prevádzkovaní objektov sa musí prevádzkovateľ riadiť príslušnou legislatívou v oblasti ochrany ovzdušia, navrhovaná technológia musí spĺňať všetky legislatívne predpisy a normy v oblasti ochrany ovzdušia
- pri návrhu trasy dovozu a odvozu stavebného materiálu spolupracovať s miestnou samosprávou
- staveniskovú dopravu viesť mimo existujúcej zástavby
- na stavenisku používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti (navrhovanej technológii) a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu
- zabezpečiť, aby stavebné práce neboli vykonávané v dňoch pracovného pokoja, resp. aby boli vykonávané iba nehlukné a neprašné práce (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov, resp. činnosti, ktoré svojím prerušením znehodnocujú už zrealizované dielo)
- odporúča sa výber vhodných stavebných mechanizmov a technologických postupov, využívanie strojovej techniky z nižšou hlučnosťou, používanie protihlukových krytov, použitie materiálov so zvukovo izolačnými vlastnosťami
- stavebník je povinný zabezpečiť meranie znečistenia (monitoring) ovzdušia, hluku a vibrácií, ktoré

pri stavebnej činnosti vznikajú a neprekračovať prípustné hodnoty

Opatrenia počas prevádzky:

- ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami hluku zabezpečiť technickými opatreniami, ktoré budú pozostávať z vybudovania protihlukových bariér
- vybudovanie protihlukových opatrení je potrebné riešiť podľa hlukovej štúdie, prípadne jej aktualizácie v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie
- opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia budú prakticky v modernizácii automobilového parku, ktorého pohonné jednotky budú musieť spĺňať príslušné emisné limity
- zabezpečiť monitoring podľa dokumentácie projektu monitoringu a podmienok príslušného Regionálneho úradu verejného zdravotníctva ; preukázať účinnosť navrhnutých protihlukových opatrení meraním.

V oblasti opatrenia na ochranu pôdy /definované v záverečnom stanovisku/ neboli v predmetnom rozhodnutí zvolené vhodné miesta pre uloženie odstránenej humusovej vrstvy pre jej ďalšie použitie (rekultivácie), ako aj nakladanie s humusom nebolo navrhnuté podľa podmienok príslušných poľnohospodárskych podnikov podľa platnej legislatívy

V oblasti Opatrenia na ochranu povrchových vôd /definované v záverečnom stanovisku/ sa pri zakladaní mostných objektov nepostupovalo tak, aby bol zabezpečený minimálny zásah do koryta premostených tokov.

Stavebné povolenie absentuje uloženie povinností ako

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel
- nahradiť používanie chlórovaných minerálnych motorových, prevodových a mazacích olejov za druhy bez obsahu zlúčenín chlóru
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- zabezpečiť odkanalizovanie sociálnych objektov zariadenia staveniska s prečistením odpadových vôd a pred únikom kontaminovaných vôd
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby
- riadiť sa príslušnými ustanoveniami vodného zákona

Rovnako tvrdím, že nedošlo k zmapovaniu dotknutých biotopy v priestore NPR Príboj a nSKÚEV Hron - stred a v spolupráci so ŠOP SR neboli upresnené možné vplyvy s návrhom technických opatrení. Rovnako tak neboli splnené nasledovné povinnosti v zmysle záverečného stanoviska:

- určiť presnú výšku spoločenskej hodnoty zničených biotopov podľa príslušnej legislatívy – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne,
- navrhnuť technické opatrenia z pohľadu fragmentácie krajiny a bariérového efektu v trase migračných koridorov (NRBk Hron) vhodným riešením mostov a priepustov, navrhnuť clony (oplotenie) v úsekoch možnej kolízie s migrujúcou zverou, návrh presného umiestnenia a technické riešenie konzultovať s pracovníkmi ŠOP SR – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne
- vypracovať projekt revitalizačných opatrení v spolupráci so ŠOP SR v súlade s ustanovením § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení a to v rozsahu výšky spoločenskej hodnoty zničených biotopov – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne

- spracovať projekt monitoringu zameraný na monitoring vplyvu výstavby a prevádzky cesty na vybrané druhy flóry, typy biotopov a najmä faunu v spolupráci so ŠOP SR
- zabezpečiť priechodnosť nadregionálneho biokoridoru toku Hrona dostatočnou svetlosťou mostov – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne
- v prípade výstavby cesty bez dostatočne dlhých mostných prvkov je potrebné uvažovať s výstavbou „zelených mostov“ (ekoduktov) pre migráciu zveri – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne
- trasu odporúčeného variantu v priestore MÚK Šalková, kde v slepom ramene Hrona bola zaznamenaná najvýchodnejšia známa lokalita populácie druhu *Iris pseudacorus* (nejedná sa však o ohrozený druh) riešiť v spolupráci so ŠOP SR – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne
- vypracovať managementový plán revitalizácie územia v spolupráci so ŠOP SR – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne
- v prípade, ak navrhovaná trasa bude prechádzať biotopmi národného resp. európskeho významu, navrhovateľ je povinný dodržiavať osobitné medzinárodné predpisy, ako aj požiadať kompetentný úrad o vydanie súhlasu na zásah do biotopu európskeho významu podľa § 6 zákona 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne

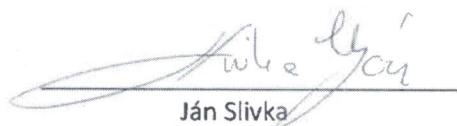
Povinnosti v zmysle záverečného stanoviska:

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa prípadného výrubu drevín budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z. z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín. – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne

Vzhľadom na to, že spoločenská hodnota zničených biotopov nebola vyčíslená, po spracovaní dokumentácie inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov sa odporúča ako kompenzačné opatrenie za zničené biotopy zabezpečiť management podobných biotopov v území NP Nízke Tatry vo výmere zničených biotopov. Pre management navrhujeme po výbere optimálneho variantu vypracovať v spolupráci so ŠOP SR Správa NAPANTu managementový plán. – nebolo, v prípade, že áno tak nedostatočne

Na základe vyššie uvedeného navrhujem, aby Minister Dopravy Slovenskej republiky Rozhodnutie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky č. 03656/2024/SCDPK/03861 zo dňa 18.01.2023 zrušil a vrátil na ďalšie konanie.

S pozdravom


Ján Slivka