

ZÁPISNICA

napísaná z pracovného rokovania pripravovanej stavby „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“, konaného dňa **1.12.2016** na Mestskom úrade v Sliači.

Prítomní : vid'. prezenčná listina, ktorá tvorí prílohu tejto zápisnice.

Predmetom pracovného rokovania bolo oboznámenie sa všetkých dotknutých účastníkov s aktuálnou situáciou a podkladmi, na základe ktorých boli zverejnené informácie o trase R2 severným variantom, t.j. cez katastrálne územia mesta Sliač Hájniky a Rybáre.

Na pracovné rokovanie boli pozvaní títo účastníci : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Bratislava – nezúčastnili sa, ani neoznámili dôvod; Národná diaľničná spoločnosť a.s., Bratislava, kde bol pozvaný Ing. Juraj Valent, generálny riaditeľ, na konaní sa zúčastnil Ing. Tomáš Mišovič; Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Investičný odbor Banská Bystrica - Ing. Peter Muránsky; Ministerstvo životného prostredia SR Bratislava – nezúčastnili sa, ani neoznámili dôvod; Ministerstvo zdravotníctva SR Inšpektorát kúpeľov a žriadiel, kde bola pozvaná Doc. Ing. Jarmila Božíková, PhD. – nezúčastnili sa, ale sa písomne ospravedlnili; Dopravoprojekt, a.s. Bratislava, stredisko Liptovský Mikuláš – Ing. Jaroslav Guoth, Ing. Imrich Bekeč a Ing. Daniel Púček; Mesto Zvolen – Ing. Lenka Balkovičová, primátorka; Obec Kováčová – Ing. Ján Izrael, starosta; Obec Lieskovec - Michal Turay, starosta; Kúpele Sliač, a.s., - Ing. Jozef Udič, Ing. Ľudmila Jagerčíková; Advokátska kancelária Uhaľ, s.r.o.,- JUDr. Maroš Uhaľ; Občianske združenie Obyvatelia pre Sliač – Bc. Bohuš Tarnóci, RSDr. Emil Šimončík, Ján Kujan, Ing. Stanislav Kúdela, Ing. Milan Julény; poslanci Mestského zastupiteľstva Sliač – Stanislav Koreň, Róbert Karniš, Marek Moravčík, Ing. Ján Belička, Beata Mikušová; Mesto Sliač Ing. Daniel Dunčko, primátor, Ing. Jozef Žabka, prednosta, Ing. Jolana Zlatníková.

Pracovné rokovanie otvoril a prítomných privítal **primátor mesta**. V krátkom úvode zhrnul doterajšie, Mestu Sliač známe kroky. Ďalej uviedol, že Národná diaľničná spoločnosť v roku 2015 vypracovala podklady a požiadavky na vypracovanie štúdie realizovateľnosti R2, na základe ktorej bol následne cez Vestník verejného obstarávania vybraný zhotoviteľ „štúdie realizovateľnosti“. Víťazným uchádzačom sa stal Dopravoprojekt, a.s. Bratislava stredisko Liptovský Mikuláš, s ktorým NDS a.s., Bratislava uzatvorila vo februári 2016 zmluvu.

Účelom a hlavným cieľom štúdie realizovateľnosti je cit:

1. Návrh reálnych variantov prevedenia rýchlostnej cesty R2 územím mesta Zvolen, od napojenia na trasu rýchlostnej cesty R1 po začiatok úseku stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša v katastrálnom území Zvolenská Slatina, ktorá je v realizácii.
2. Výsledné a odporučené riešenie, ktoré vyjde z návrhov reálnych variantov vedenia rýchlostnej cesty R2 daným územím mesta Zvolen musí spĺňať podmienky ekonomickej efektívnosti, musí byť celospoločensky priechodné a akceptované z hľadiska komplexnosti výstavby sociálnych a environmentálnych vplyvov. Návrhy a závery riešenia reálnych variantov a výsledné odporučené riešenie musia byť výsledkom spoločných rokovaní s objednávatelom za účasti MDVaRR SR, MZ SR Inšpektorátom Kúpeľov a žriadiel, zástupcov kompetentných orgánov štátnej a verejnej správy, orgánov ochrany životného prostredia, VÚC BBSK, zástupcov mesta Zvolen a Sliač a ostatných dotknutých obcí prislúchajúceho územia. **K výslednému odporučenému riešeniu musia byť v dokladovej časti doložené na hlavičkovom papieri súhlasné stanoviská dotknutých obcí, mesta Zvolen a Sliač, MDVaRR SR, MZ SR Inšpektorátu Kúpeľov a žriadiel a orgánov štátnej ochrany prírody.**
3. V jednotlivých variantoch komplexne posúdiť prepojenie rýchlostných ciest R1, R2, komplexne riešiť vzájomné dopravné vzťahy dopravného uzla Zvolen, v ktorom sa spájajú hlavné dopravné smery západ – východ a sever – juh, vrátane funkčného prepojenia systému existujúcej dopravnej infraštruktúry.
4. Navrhnuť komplexné riešenie vyvolaných zmien, systém súbežnej cieľovej dopravy, ktorú ovplyvní výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty.

Ďalej primátor uviedol, že v 31.8.2016 bolo Mestu Sliač zo strany projektanta – Dopravoprojektu a.s., Liptovský Mikuláš oznámené, že v študovaní severného variantu sa nebude pokračovať, nakoľko MZ IKŽ k nemu dňa 22.8.2016 vydalo nesúhlasné stanovisko.

Po tomto úvode sa nasledovne vyjadrovali jednotliví účastníci takto :

Ing. Mišovič - Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava (NDS, a.s. Br.) : „genéza“ cesty Zvolen západ – Zvolen východ nezačala v roku 2015. História cesty začala oveľa skôr. Hlavným míľnikom, ktorý má podobu právoplatného rozhodnutia je rok 2009, kedy Ministerstvo životného prostredia (MŽP) pri posudzovaní vplyvov na ŽP povedalo, že najvýhodnejší variant je C3 a dalo podmienku, aby sa s tým stotožnilo Ministerstvo zdravotníctva, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (MZ IKŽ). Keďže tunel mohol ohrozovať minerálne pramene, toto stanovisko bolo z ich strany rešpektované, ku ktorému obec Sliač aj obec Kováčová aj mesto Zvolen sa veľmi, veľmi obsiahlo a obsérne vyjadrovalo; je to všetko zachytené v záverečnom stanovisku a je to zverejnené na enviroportáli, sú k tomu mapové podklady a je varianta C3. K tejto variante dostali za úlohu mať súhlas MŽP. Nevieť z akých príčin, keďže sme mali urobený hydrogeologický prieskum, ktorý bol tiež pred rokom 2015, nebolo možné zabezpečiť súhlasné stanovisko. Následkom toho bola objednaná táto štúdia realizovateľnosti, aby sa pokúsila ešte mimo tohto variantu, ktorý je právoplatne rozhodnutý v záverečnom stanovisku nájsť nejaké možnosti. Do tejto štúdie realizovateľnosti, po zmene situácie, keď MZ a IKŽ vydal súhlasné stanovisko podmienené tak, aby sme rešpektovali všetky okolnosti ktoré sa tu nachádzajú, minerálne pramene atď., sme dali dopracovať C3 modifikovanú variantu bez tunela, keďže je dôležité, aby boli ochránené minerálne pramene. Výsledkom toto samozrejme je, že momentálne stav je taký, že máme právoplatné záverečné stanovisko, ktoré by ste mali rešpektovať aj Vy občania Sliača, lebo ste sa k tomu niekoľko rokov vyjadrovali, je vydané, získali sme súhlas, ideme ďalej pokračovať do dokumentácie územného rozhodnutia a stavebného povolenia. Tým pádom je téma a diskusia o iných variantách a inom posúdení na dnešný moment bezpredmetná, preto, lebo emócie a vzťahy sú tak vybičované a k ničomu nedôjdeme, bude sa to posúvať o ďalších 10 – 15 rokov. Pritom cesta, ktorá vedie medzi mestami Zvolen a Sliač je v dostatočnej vzdialenosti od vašich obydľí, aby vás zásadným spôsobom neohrozovala alebo výnimočne ovplyvňovala. Sú iné lokality na Slovensku, kde sú cesty výrazne bližšie o obydľiam, kde môžu viac vplývať na ľudí. Myslím si, že by sa malo do toho vniesť „rácio“ a rešpektovať situáciu, ktorá je daná.

Ing. Dunčko, primátor (PS)- sa opýtal, aké majú súhlasné stanovisko, lebo zo strany mesta žiadne nešlo.

Ing. Mišovič (NDS, a.s. Br.) – povedal : aj keď sa Mesto Sliač vyjadrilo nesúhlasne, to neznamená, že to platí. Proces EIA funguje tak, že sú rôzne stanoviská, že sú rôzne združenia, občania a každý si povie svoj názor, potom je tam odborné zhodnotenie vplyvov, lebo sú tam aj odborníci a z toho vyjde nejaký záver. To znamená, keď jeden s tým nesúhlasí a cesty by sa tak mali budovať, že niekto s tým nesúhlasí, tak sa nepostaví nič a dneska chodíme na kočoch.

Ing. Dunčko (PS) zopakoval, že mesto nevydalo žiadne súhlasné stanovisko k vedeniu trasy severným variantom.

Ing. Guoth – zástupca Dopravoprojektu a.s. sekcia Liptovský Mikuláš (DP a.s.) : za projektanta chceme tu odprezentovať severný variant, ale ešte predtým chcem naviazať na slová p. primátora, ktorý citoval zo zadania štúdie realizovateľnosti, súťažných podkladov. Keď sme sa uchádzali o túto zákazku museli sme rešpektovať zadanie zákazky. Pre nás ako projektantov bolo úlohou vyriešiť alternatívne vedenie rýchlostnej cesty v blízkosti koridora mesta Zvolen tromi koridorami. Jeden koridor je južný obchvat mesta Zvolen, druhý je severný obchvat mesta Zvolen a tretí je prietňom cez mesto Zvolen. Do štúdie sme vstúpili termínovo hodne dávno, štúdia sa finalizuje s tým, že sme podrobne rozpracovali rôzne variantné riešenia v rámci všetkých týchto troch koridorov, južného, prietňom mesta Zvolen a severného obchvatu mesta. Z tých rôznych trasovaní, či už smerových alebo výškových, vývojom projektovania a aj na základe prerokovaní, ktorých nebolo málo, s dotknutými orgánmi aj organizáciami aj samosprávou, kde hneď na začiatku sme boli aj na Sliači, kde sme potrebovali vstupné materiály, aby sme vedeli aké máme obmedzujúce podmienky pre trasovanie sme postupne kreovali smerové vedenie ako sme to videli my z titulu obmedzujúcich podmienok, ktoré sme mali k dispozícii a vyberali tú najvhodnejšiu trasu. V dnešnej dobe sme v situácii takej, čo sa týka južného variantu, ktorý nebude predmetom dnešného rokovania určite, lebo dnes sme sa stretli kvôli severnej alternatíve trasovania obchvatom mesta Zvolen, ale máme v podstate aj dve južné variantné riešenia, ktoré sú obidve s tunelovými objektmi, máme trasovanie cez mesto

Zvolen a samozrejme máme aj severné trasovanie variantného riešenia obchvatu Zvolen. Čo sa týka toho severného variantu, ktorý predpokladám, že len ten dnes budeme predstavovať a kvôli ktorému sme sa zišli, tak na základe stanoviska IKŽ a Ministerstva zdravotníctva IKŽ, ktoré sme obdržali, a ktoré v podstate podmienčne súhlasí s trasovaním severného variantu v trase pôvodne študovanej C3, ale samozrejme s podmienkou modifikácie trasy pozdĺžneho profilu, kde sme sa snažili modifikovať výškové vedenie, aby sme vylúčili tunel, ktorý sa javil ako problémový objekt v rámci rizík oddrénovania a zasiahnutia podzemných minerálnych vôd na Sliachi, tak sme urobili túto modifikáciu s tým, že k tejto modifikovanej trase sme dostali kladné stanovisko, kde tie podmienky, ktoré sú v tom stanovisku sú reálne splniteľné v rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie, takže v podstate sme rozpracovali túto C3 na úrovni reálnej severnej varianty, ktorú chceme predstaviť, lebo nie je úplne identická s tým, čo sa študovalo niekedy dávnejšie v pôvodnej štúdií obchvatu mesta Zvolen.

Trasovaniu sa venoval tím ľudí a vedeli sme, že je to zložitá situácia vo Zvolene, zaviazali sme sa v rámci kontraktu s NDS, že víťazná varianta bude odsúhlasená všetkými dotknutými samosprávami a rozhodujúcimi orgánmi a organizáciami, takže sme si zobrali veľký záväzok a preto z našej strany sme sa, myslím si nadštandardne venovali tomuto trasovaniu a z toho vlastne vzišli finálne varianty. Takže v rámci toho severného trasovania finálny variant, ktorý predstavíme, vychádza z pôvodného variantu C3, ku ktorému máme podmieňujúce stanovisko kladné z Ministerstva životného prostredia.

Ing. Dunčko (PS) : kedy k tomu došlo, že naraz taká zmena, že ostatné varianty sú nepriechné, len severný variant a začalo sa pracovať na ňom.

Ing. Guoth (DP a.s.) : ešte nie je všetko vyhodnotené, v rámci štúdie realizovateľnosti k finálnemu vyhodnoteniu ešte len dôjde. Severný variant bol aj v zadávacích podmienkach a od začiatku sa kreoval ako najvýhodnejší, s tým, že tam bol tento problém, ktorý sa z pozície MŽP odstránil alebo zjemnil.

JUDr. Uhaľ, Občianske združenie Obyvatelia pre Sliach (OZ) : akosi sa tie názory rozchádzajú s vyjadreniami pani primátorky Zvolena na rokovaní, ktoré bolo bez účasti mesta Sliach, kde povedala, že južné varianty boli zmietnuté zo stola a jednoznačne len tento severný variant C3, chcel by som počuť vysvetlenie ako to korešponduje s tým čo hovoríte o štúdií realizovateľnosti.

Ing. Balkovičová, primátorka mesta Zvolen (PZv) : Dopravoprojekt, a.s. dostal zadanie a plnia si úlohu. V rámci rokovaní s NDS, a.s. je otázka čomu sa dá prioritizovať a na tom stretnutí NDS, a.s. vymedzila prioritu variant C3, takže so zadaním úlohy, ktorú majú dokončiť to nemá nič spoločné.

Ing. Mišovič, (NDS, a.s. Br.) : stále sa zabúda, že štúdia realizovateľnosti bola dôsledkom toho, že bol nezmyselne zablokovaný variant C3, bol to doslova nezmysel. Máme taký prieskum, ktorý Vy nemáte a konečne Ministerstvo zdravotníctva začalo rozhodovať na základe odbornosti. Ja som to stanovisko nepísal.

Ing. Muránsky, Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Banská Bystrica (NDS a.s. B.B.) : vo Zvolene boli prezentované len južné varianty, neboli prezentované severné varianty bolo to len čiastkové rokovanie, na základe stanoviska MZ sa prerokujú severné varianty a možno to bolo nešťastne odkomunikované, a s mestom Zvolen boli prerokované južné varianty.

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : rokovanie vo Zvolene bolo na to, aby Zvolenu, mal petíciu ako ju máte Vy, bolo oznámené, že IKŽ dal podmieňujúce stanovisko. Na to bolo to rokovanie, p. generálny riaditeľ, kde som bol aj ja prítomný, povedal zo svojej pozície ako odborníka na líniových stavbách 50 rokov, že južné varianty proti severnému sú ekonomicky, technicky a dopravné zlé riešenie a je to absurdita. Tie južné varianty vznikali za základe toho, že severom sa nedalo prejsť. Takže toto bolo cieľom rokovania.

Ing. Guoth (DP a.s.) : chcem doplniť, akým spôsobom bude z našej strany dokončená štúdia realizovateľnosti. Na základe kontraktu s NDS a.s., budeme vyhodnocovať štúdiu realizovateľnosti v rámci rôznych kritérií, či už je to ekonomické, či už je to kritérium životného prostredia, ako aj ďalších veľa kritérií, ktoré budeme vyhodnocovať, aj tie južné, aj prieťah mesta aj tie severné. Budeme tam robiť analýzu ekonomickú a potom bude multikritériálne vyhodnotenie všetkých týchto variantných riešení, kde v podstate bude záver, ktorá z týchto variant je najpriechodnejšia a v podstate my ho odporučíme aj na základe rokovaní, ktoré prebiehajú, stanovísk dotknutých obcí, orgánov a organizácií, ktoré sú určite dôležité. Takto z pozície projektanta to dopracujeme a z toho bude záver.

JUDr. Uhaľ (OZ) : aj ja som to tak pochopil, a keď pani primátorka Zvolena povedala, že všetko ostatné je zmietnuté zo stola, tak je to rozpor s tým čo sa tu prezentuje.

Ing. Balkovičová (PZv) : určite to nie je môj výraz, ktorý by som použila a to sa mi doslovne nezdá, že zmietnuté zo stola, to je možno len interpretácia. To stretnutie bolo narýchlo zvolané, v súvislosti s tým, ako to časovo vyhovovalo p. generálnemu riaditeľovi, za to sa môžem ospravedlniť, ale to nebol účel, bolo to vyložene o tom, čo sa dialo vo Zvolene a bola už informácia o tom, že je vydané súhlasné stanovisko, tak preto to bolo tak narýchlo zvolané. Bolo nám interpretované, že sa vracia do hry severný variant a to čo povedal p. generálny riaditeľ si myslím, že na to mal plné právo z titulu svojej funkcie a novinárom to povedal, že to považuje za najlepšie riešenie.

JUDr. Uhaľ (OZ) : aspoň vidíte ako to je. Tak ako povedal p. primátor, Zvolen neposlal písomnú pozvánku. Sliach keď to rieši, poslal písomnú pozvánku. Myslím si, že takto by to malo v slušnej spoločnosti fungovať. Následne sa obrátil na projektanta : vyjadrili ste sa, že máte stanovisko IKŽ a ak ho máte v písomnej podobe, rád by som ho videl, nakoľko aj ja mám nejaké stanovisko z mesta Sliach z 4.11.2016, ktoré podpísal za MZ p. JUDr. Ing. Jozef Ráž, vedúci služobného úradu.

Zaujímam ma, aké iné písomné stanovisko IKŽ, alebo Štátnej kúpeľnej komisie máte v písomnej podobe, o ktorom nevieme, lebo máme len toto. Predpokladám, že ten pán, ktorý to podpísal nie členom ŠKK ani IKŽ, tak by som chcel vedieť ako to je. Keď si zoberieme zákon, ktorý je citovaný aj v podmieničnom súhlase, je to § 40 zákona č. 538/2005 o liečivých prírodných vodách, ktorý som si prečítal a tam je jedna vec podstatná, a riešilo sa to aj rámci hydrogeologického prieskumu, ktorý robil Hydrogep, keď sa vyjadroval IKŽ a ŠKK. MZ môže dať súhlas ako nadriadený orgán, ale musí mať k tomu stanovisko buď ŠKK, alebo IKŽ a IKŽ len vtedy keď ho poverí ŠKK. Mate takéto stanovisko IKŽ, alebo ŠKK ?, ak máte, tak by som ho chcel vidieť.

Ing. Guoth (DP a.s.) : stanovisko nemám so sebou, nevidel som, aké máte Vy stanovisko. Na predložené stanovisko od JUDr. Uhaľa zareagoval : na prvý pohľad sa zdá, že je to to isté stanovisko, akurát sa mi zdá krátke, asi chýba ešte jedna strana.

JUDr. Uhaľ (OZ) : existuje písomný súhlas IKŽ, alebo písomný súhlas ŠKK ?, súhlasné stanovisko a viete mi zodpovedať túto otázku.

Ing. Guoth (DP a.s.) : pravdepodobne je to, čo máme aj my, to isté stanovisko.

JUDr. Uhaľ (OZ) : ak nemáte súhlasné stanovisko IKŽ a ŠKK, MZ nemôže vydať stanovisko bez IKŽ a ŠKK.

Ing. Mišovič (NDS, a.s., Br.) : robíte z toho trošku šou, MZ je konajúce z poverenia ministra p. Druckera, a vedúci služobného úradu, ktorý je poverený. Toto stanovisko je to, na ktorom som pochtivo pracoval, a ku ktorému vydala súhlas p. Ing. Jarmila Božíková. Na základe tohto, bol p. ministrom poverený p. vedúci služobného úradu k podpisu.

Po krátkej prestávke, pracovné rokovanie pokračovalo bez účasti JUDr. Uhaľa, Bc. Tarnóciho, Ing. Udiča a Ing. Jagerčíkovej. Následne primátor mesta odovzdal slovo zástupcom Dopravoprojektu a.s.

Ing. Bekeč (DP a.s.) : všetky varianty sú výsledkom vyše polročného úsilia, severný len od začiatku novembra, po obdržaní stanoviska o ktorom bola reč. Hoci máme aj južné varianty a prietrah mestom, pôjdeme na ten severný o ktorý predpokladám je záujem a budem sa prioritne venovať jemu. Vychádzali sme zo štúdie, ktorú predtým robili kolegovia zo Zvolena v roku 2006 a dodatku 2007, kde bol robený variant C3, ktorý sme modifikovali a nazvali sme ho variant sever, vyznačený hnedou farbou (*zobrazené na premietacom plátne*), ktorý začína v križovatke Rákoš, v katastrálnom území Sliacha a križovatkou na začiatku úseku prestavbou križovatky Zvolen – Rákoš, na štandardnú križovatku dvoch rýchlostných ciest, trojlúčovú, cesta prechádza východným smerom ponad Arborétum Borová hora okolo areálu poľnohospodárskeho družstva v Sliachi cez les, cez údolie, ktoré tam je, v ktorom je potôčik do rieky Hron. Keď si ukážeme pozdĺžny profil, cesta vychádza na pahorok, ktorý je tam v danej oblasti, cez ktorý bol pôvodne vedený tunel. Kolega pripravil pôvodné riešenie, ktoré je nižšie so zahĺbením do pahorka a vyššia hnedá niveleta je riešenie bez tunela, so zárezom, kde maximálna hĺbka zárezu je 17 m a trasa je v teréne osadená tak, aby nezasahovala do ustálených hladín podzemných vôd, ktoré tam boli namerané, alebo hydrogeologicky preverené ešte v tých starších štúdiách z roku 2006 a 2007. Z grafu vidieť, že trasa pomerne stúpa 5 %-tami, je to v zmysle mantinelov, ktoré norma pre projektovanie ciest a diaľnic a STN ponúka a bude tam stúpací pruh pre pomalé vozidlá a všetky tie prekážky, ktoré tam sú, budú riešené mostami, máme to rozrobené s kolegami mostármi, vedia, že to musia zakladať tak, aby hĺbkou nenarušili tie vody v zmysle podmienok MZ o ktorom bola reč, a to znamená, že tie podpery mostov, stojky budú

hustejšie, na kratšie rozpätia mostov, a technológia návrhu konštrukcie mostov a ich zakladanie bude prispôbené tomu cieľu, ktorý máme, nezasahovať do režimu podzemných vôd, ktoré sú tam, ktoré sú chránené v ochrannom pásme II. stupňa. Čiže to riešenie smerovo v danej časti od križovatky Rákoš a prechádzaní cez katastrálne územia Hájniky a Rybáre, čo je katastrálne územie mesta Sliač, je identické podľa tej štúdie z roku 2006 a výškovo sa to odlišuje, zdvihli sme to tak, aby tam nemusel byť tunel a aby to riešenie bolo na mostoch a povrchovo na zemnom telese. Samozrejme má to vplyv aj dopravný aj ekonomický; tým, že boli tieto veci medializované, sa nám veľmi sťažili práce, lebo nemáme radi, keď nemôžeme prezentovať hotové výsledky. Mame to stále rozpracované a nemáme to dokončené. Je potrebné tie varianty po technickom riešení vyrozpočtovať, čiže musíme vedieť aké tam budú mosty, aké tam budú tunely, aké tam bude zemné teleso, aké siete sa musia preložiť, protihlukové opatrenia, musíme urobiť protihlukovú štúdiu, navrhnuť protihlukové steny, výšky, dĺžky atď. a potom to môžeme ekonomicky zhodnotiť. Budeme vyhodnocovať štyri varianty v zmysle štúdie realizovateľnosti – dva južné, jeden prietah mestom a severný. Toto všetko zhodnotíme aj v rámci tohto variantu podokresľujeme mosty, dokončíme zemné telesá, vyrozpočtujeme to a urobíme multikriteriálne hodnotenie a jedným z nich bude ekonomické vyhodnotenie aj dopravné vyhodnotenie, environmentálne vyhodnotenie, všetky kritériá zhodnotíme a vznikne nejaký odporúčanie. To čo tu odznelo bolo možno všetko na základe nejakých skúseností, alebo predpokladov, že to tak môže byť, ale výsledok štúdie ešte nemáme a bude prezentovaný, keď tú štúdiu dokončíme. Chceme všetkých poprosiť, aby ste nám dali čas a možnosť túto štúdiu dopracovať, a potom sa baviť k hotovým veciam.

Vrátim sa k severnej trase, kde cesta vedie aj katastrálnym územím Lieskovca (popísal vedenie trasy v tomto katastri s priblížením sa k rozostavanej trase Zvolen – Pstruša). Museli sme mierne korigovať smerové vedenie aj v tomto koncovom úseku, nakoľko sa to pôvodne napájalo na iný variant rozostavanej cesty. Je to druhá zmena po zmene výškového vedenia v oblasti Sliača. Severná trasa je jediná, ktorá nemá tunel a pri ostatných trasách sú tunely. Zo tohto spektra severných trás bola investorom doporučená na dopracovanie C3. Niektoré boli zamietnuté v priebehu projektovej činnosti, dali sme do toho veľa úsilia a snažíme sa nájsť celospoločensky optimálne riešenie, ktoré bude vyhodnotenú a odborne podložené.

Ing. Dunčko (PS) – pripomenul, že toto stretnutie by sa nebolo uskutočnilo, nebyť stretnutia vo Zvolene a jeho medializovania, žiadny variant ešte nie je hotový a už sa ústne niečo vylučovalo a doplňalo. Opýtal sa kedy budú dokončené práce, všetky varianty hotové a kedy bude mesto Sliač prizvané na rokovanie.

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : NDS bude čakať na Dopravoprojekt a s mestom to bude prerokované.

Ing. Guoth (DP a.s.) : máme zmluvu s NDS, ale vzhľadom na to, keďže sme sa predtým priority venovali južným prietahom mesta a tiež aj severným a potom sa to trochu utlmilo a znovu sa vraciame k severným, chceme uzatvoriť s investorom dodatok termínový. Je predpoklad, že do troch mesiacov v budúcom roku by sme to dali celé do kopy.

Následne primátor otvoril diskusiu, v ktorej diskutovali :

P. Turay, starosta obce Lieskovec (SL) : nakoľko sa vracia k pôvodnému variantu, bude ešte verejné prerokovanie, alebo sa bude považovať za platné pôvodné prerokovanie s verejnosťou?

Ing. Muránsky (NDS, a.s. B.B.) : doteraz boli len čiastkové rokovania, a nakoľko nemáme výsledné riešenie, ktoré sa bude posudzovať aj z hľadiska vplyvov na ŽP, bude aj záverečné prerokovanie so všetkými dotknutými organizáciami a samosprávami.

P. Turay (SL) : budeme sa vyjadrovať k všetkým variantom, alebo len k tej čo sa vyberie?

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : je potrebné rešpektovať, že varianta C3 je v prípravnom procese, v záverečnom stanovisku trochu ďalej, to znamená, že aj tie vstupy z budú tam výhodnejšie z hľadiska času nielen pre Sliačanov ale aj blízkeho okolia, toto všetko bude vstupovať do týchto kritérií, ale nakoniec bude predstavené čo sa študovalo a čo z toho vychádza. Samozrejme už teraz viem povedať, že niektoré trasy sú v ponímaní stavebnej prípravy o míľový krok ďalej. Preto došlo k tomu, že pán riaditeľ na základe protestov, ktoré boli vo Zvolene prišiel povedať, že IKŽ po zhodnotení toho čo ponúkame, aké sú riziká, ako ich budeme eliminovať pristúpil k variante C3.

P. Turay (SL) : hovoríte, že sú aj južné varianty, ale z toho čo hovoríte vychádza, že NDS všetko smeruje už len k severnému variantu, lebo je asi z ich pohľadu najekonomickjší a najvhodnejší.

Všade sa tiež hovorí, že nie južné varianty, ale len severný. Z tohto rokovania však vyplýva, že ešte nie je nič rozhodnuté a NDS hovorí už len o severnom variante.

Ing. Mišovič (NDS a.s. Br.) : ja nie som od toho, aby som rozhodol, skadiaľ povedie cesta. Tiež o tom nerozhodne generálny riaditeľ ani minister, o tom rozhodnú vstupy, ktoré máme, EIA, záverečné stanovisko, stanovisko MZ, to sú vstupy, ktoré napríklad ostatné varianty nemajú. Tak ako vy ste nesúhlasili s touto variantou, je to popísané aj v procese EIA a ten proces povedal, že ostatní, iná skupina je väčšia, o tom je ten proces a bol uzavretý, tak ostatné dve trasy, to znamená priet'ah mestom a južné varianty majú taktiež veľmi silný odpor, ktorý taktiež ako aj u Vás, je aj inde a bude možno ešte väčší. Dokonca navyše bude technicky veľmi problematicky spraviteľný a za také peniaze, kde keď sa bude dodržiavať litera zákona hodnotenie EIA, tak tam budú riziká, kde sa nikdy nepôjde tým smerom. Snažím sa to prezentovať preto, lebo čas nás brzdilo MZ, dostalo sa to do takého zvláštneho stavu, lebo keby v tomto štádiu to bolo tak, že od začiatku by dali to súhlasné stanovisko ako teraz, dneska sa tá cesta už robí.

Ing. Dunčo (PS) – sa opýtal, či sa bude rozhodovať o najvhodnejšej trase podľa multikritérií, alebo podľa tlakov spoločnosti, či politicky. Poukázal nato, že celá štúdia realizovateľnosti by mala stáť cca 450.000 € bez DPH, nemalo by sa teda najskôr počkať, ako to vypracuje Dopravoprojekt, potom zaplatiť, potom sa debatovať o tom, ktorá z tých variant je najvýhodnejšia.

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : vývoj situácie priniesol, že zmyslom tejto štúdie bolo nájsť varianty, keď bol stav, že severný variant nie, aj keď tento bol už predtým hodnotený, že je to dopravne aj ekonomicky dobrý variant. Teraz sa štúdia doplní o vec, ktorá prišla vývojom situácie a poviem nie politické tlaky, ja nie som politik, nie je to o politických tlakoch. Je to o tom, že ako občania Sliach máte obavy, tak, tak isto aj občania Zvolena môžu vyvíjať tlak, ako aj cestujúci, ktorí migrujú. To znamená, že Zvolen ako taký, je uzlom križovatiek ciest, to znamená, že R2 cesta rýchlostná a rýchlostná cesta R3 na Maďarsko a cesta rýchlostná R1. V dohľadnom čase to bude hlavný koridor, to znamená, že tie dopravné modely, ktoré sú tu dneska rátané, budú ešte dramatickejšie. Dneska na tej trase je veľmi veľa áut. Viazne viac áut ako napr. v iných úsekoch, kde sa tá cesta už realizuje. To znamená, že to nie je o politických tlakoch, ale o tom aká je realita, aké sú skutočnosti, a kde v akej fáze sa tá príprava cesty nachádza a čo bude ponúkať z toho multikritériálneho hodnotenia. A do toho samozrejme bude zasahovať aj tá hodnota za peniaze, čo to prinesie a tiež návratnosť. Toto budú výsledky a vieme si predstaviť aké sú parametre tunelové a beztunelové.

Ing. Kúdela (OZ) : hovoríte, že to nie je politický tlak. Obchvat Zvolena bol v minulosti vyriešený. Boli spravené prípojky. Prečo sa od toho upustilo. Zvolen bol najlepšie vyriešený obchvatom mesta na Slovensku. Urobila sa špeciálne prípojka z Budče, popod Pustý hrad, postavila sa tam polovica budúcej diaľnice a zrazu to nebolo priechodné.

Ing. Mišovič - (NDS a.s. Br.) : história vývoja obchvatu Zvolena a rýchlostných ciest v lokalite je nešťastná, s tým súhlasím, ale je dnešný moment je to minulosť, ktorá bola nešťastná.

P. riaditeľ v minulosti obchvat pripravoval. Je to história, ktorá bola tiež nešťastne zablokovaná a ak sa k tomu budeme vracaať nikde sa nepohneme.

Ing. Kúdela (OZ) : čo bude s cestou 66 na Krupinu? Ak si Zvolenčania myslia, že týmto sa vyrieši problém, tak to nie je pravda. Kadiaľ pôjdu tie kamióny, ktoré idú najviac cez 66-ku?

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : v tejto fáze aj na toto myslíme, kolega bol na rokovaní v Maďarsku, ktorí sú výrazne pred nami, a to znamená že pre NDS je to tiež dôležité.

Ing. Guoth (DP a.s.) : to čo hovoril Ing. Kúdela, ten variant sa bude teraz tiež hodnotiť v rámci štúdie. Tento variant sme dali do nových parametrov a táto varianta bude v štúdiu realizovateľnosti, varianta sa bude objektivizovať, máme ju v zadaní, zaoberali sme sa s ňou poctivo, mali sme rokovanie s mestom Zvolen a bude zdokumentovaná, vyhodnotená a porovnaná s ostatnými variantmi.

Ing. Bekeč (DP a.s.) : cesta 66 je v dopravnom modelovaní v jednej z častí štúdie, so základným vstupom, ktorý nám dala NDS, že vo výhľadovom období tá rýchlostná cesta R3 smerom na juh bude vybudovaná. Máme stav bez tej investície aj s tou investíciou a vieme, že pokiaľ by sa tá cesta R3 neriešila, bude to stále vo Zvolene. Riešime komplexne celý uzol zvolenský aj s tou rýchlostnou cestou R3.

Ing. Muránsky (NDS a.s. B.B.) : boli robené merania konkrétne v teréne na jednotlivých cestách v rámci celého tohto uzla, riešila sa tranzitná doprava, vnútromestská doprava, bude to jedna z najdôležitejších častí štúdie realizovateľnosti, jedno z multikritérií, ktoré bude vstupovať do hodnotenia.

P. Moravčík, poslanec MsZ Sliač (PoZ) : v prípade vedenia trasy v blízkosti mesta budú riešené protihlukové opatrenia a v akej vzdialenosti od mesta by mala cesta ísť?

Ing. Bekeč (DP a.s.) : v rámci štúdie realizovateľnosti sa spracováva tiež hluková štúdia. Do hlukovej štúdie idú podklady o intenzite dopravy, ďalšie parametre a modelovanie dopravy. (Odborne vysvetlil postup, akým sa vyhodnocuje hluk a navrhujú príslušné opatrenia). Je vysoká pravdepodobnosť, že v celom úseku, t.j. južne od mesta Sliač bude riešená protihluková stena. Všetko, aj vzdialenosť bude vyhodnotené a riešené v protihlukovej štúdií.

Ing. Muránsky (NDS a.s.,B.B.) : nakoľko sa jedná o kúpeľné mesto, problém hluku bude riešený nadštandardne. Tie parametre budú vyhovovať ešte aj o 20 rokov.

P. Koreň, (PoZ) : ako bývalý primátor som sa zúčastňoval všetkých rokovaní ohľadne R2 v minulosti. Bol som na prejednávaní EIA na MŽP. Už vtedy boli rôzne podklady, kde bolo povedané, že je tu kombinácia hluku z leteckej dopravy, železničnej dopravy a cestnej dopravy. V živote nemôže vyjsť EIA a zrazu bolo stanovisko, že súhlasia. Mesto Sliač dávalo pripomienku a tiež návrh, kde by bola trasa cesty aj pre mesto Sliač akceptovateľná. Nikto sa však týmto návrhom nezaoberal, a NDS ani Dopravoprojekt nijako nereagoval. Prvá chyba sa stala, keď začal Dopravoprojekt riešiť obchvat Zvolena, so Sliačom nekomunikoval a postavil ho v roku 2006 pred hotovú vec.

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : keď sa pripravujú podklady, keď príde nejaký výstup od projektantov, treba ho rešpektovať, lebo vedia čo robia. Preto ísť dneska cestou spochybňovania nejakých záverečných stanovísk je cesta, ktorá nebude nikde viesť, poškodí aj Sliačanov, poškodí Zvolen, poškodí celú túto lokalitu, nie je to riešenie, ísť cestou konfliktu a hľadať problémy.

P. Koreň (PoZ) : bude územné konanie a Mesto Sliač bude účastník, odvolá sa. Situácia sa môže vyvinúť tak, že to môže skončiť na súde. Dostane sa to do časového sklzu a zbytočne budú konflikty medzi dotknutými. Preto chcem, aby investori a projektant so samosprávami v tomto úzko spolupracovali. Súhlasím s tým, že Zvolen treba riešiť.

Ing. Mišovič (NDS a.s.,Br.) : do úvahy beriem všetko, aj diskusiu, ale mám pocit, že táto diskusia nie je o stretnutí názorov, dnes to nie je ten pohľad. Musíte rešpektovať aj to čo máme, a aby sme sa s ostatnými variantmi dostali do tohto štádia, ako sme pri variante C3, pretečie ešte veľmi veľa vody, to si treba objektívne povedať. Táto situácia sa bude dramatizovať a väčšina Sliačanov chodí do Zvolena, pracuje tam, to znamená, že je to situácia, ktorá pomôže aj Sliaču. Mesto Sliač bude účastníkom konania pri územnom konaní, stavebnom povolení, kde môže vznášať relevantné pripomienky a námietky a pri územnom konaní bude rozhodovať Okresný úrad Banská Bystrica. Samozrejme môžete ísť aj cestou konfliktov, ale myslím si, že je to cesta, ktorá cieľ nesplní, len poškodí.

P. Koreň (PoZ) : je na Vás ako investorovi, aby ste názory zjednotili, aby nedošlo k zbytočným prieťahom.

Ing. Mišovič (NDS a.s., Br.) : snažíme sa nájsť prienik a cítim, že zo strany Sliača je prienik v niečom úplne novom, a to je nepriečhodná vec. Bude to veľký problém z časového hľadiska a ako veci fungujú už teraz pri posudzovaní, územnom pláne, je to na dlhé obdobie. S kolegom Muránskym sme na poradách veľa preberali ako z toho vykorčuľovať, lebo ak dneska nenájdeme stred tak sa to oddiali na ďalšie obdobie, čo by som nechcel pripustiť a budem dosť pracovať na tom, aby sme sa pohli ďalej aj za cenu toho, že sa Vám budeme snažiť vyjsť v ústrety pri prerokovaní tejto varianty, a nakoľko sa nepodarí nájsť prienik tohto stretnutia, tak to skončí tak, že vo Zvolene bude viacej áut a bude to o ďaleko siahlejšom probléme a potom sa to bude riešiť politicky a horúcou ihlou. Teraz je to varianta, ktorá je tu daná niekoľko rokov, rovno dve desaťročia, a z toho sú už nejaké závery.

Ing. Guoth, (DP, a.s.) : varianta C3 je procesne najďalej, ale podľa mňa ešte nie je rozhodnuté nič, lebo my musíme dopracovať štúdiu realizovateľnosti, na to sa robí, aby sa to porovnálo a všetky varianty zhodnotili v rámci kritérií, ktoré sme už povedali. K predchádzajúcim štúdiám, ktoré neboli mestu Sliač predložené neviem zareagovať, lebo to robili asi iní kolegovia v minulosti, lebo my to vždy prejednávame so samosprávou, lebo samospráva je jedným z rozhodujúcich činiteľov, robí sa to pre širokú verejnosť a samospráva má určite do toho čo povedať. Preto sme nastavili tento režim už od začiatku tejto akcie, čo môžu potvrdiť, p.starostovia, primátori miest, že od začiatku sme komunikovali, v rámci vstupných podkladov, aby sme ich rešpektovali. Čo sa týka finalizácie určitých variantných riešení, tiež sme komunikovali so starostami a hlavne so Zvolenom, keď sme sa venovali prieťahom mesta a južným variantom, bolo to v ich katastri, takže procesne to riešime takýmto spôsobom. Určite tá samospráva musí viesť, kadiaľ tá cesta pôjde cez ich kataster, bez toho sa to

nedá ani uzavrieť. Nie je našim zámyslom niekoho obchádzať. Budeme sa snažiť čo najobjektívnejšie zhodnotiť všetky veci. To, že procesne je tá C3 ďalej, ako hovorí Ing. Mišovič, to je fakt, procesne je najďalej, bola tu urobená EIA s nejakými pripomienkami, ale bol aj nejaký záver, a teraz vývoj tej akcie došiel k tomu, že prišlo tam jedno zásadné stanovisko MZ, ktoré v podstate aj výsledky tej EII nejakým spôsobom legalizuje v prospech tej C3, hovorím za projektanta, lebo v tomto smere tvrdí muziku NDS, ale rozhodnuté ešte nie je.

Ing. Muránsky (NDS, a.s. B.B.) : NDS má záujem na tom, aby sme sa zjednotili a súťažné podklady boli nastavené tak, aby tam bola spolupráca so samosprávami a zaviazali sme ich naozaj aj zmluvne, aby sme získali súhlasné stanoviská jednotlivých obcí.

P. Koreň, (PoZ) : prečo v októbri bolo primátorovi mesta odpovedané, že na trasovaní tak, ako to bolo oznámené projektantom v auguste, sa nič nemení?

Ing. Muránsky(NDS a.s., B.B.) : keď sa pýtate na nejaké technické riešenia z projektovej dokumentácie, sme v stupni technickej štúdie a nie sú známe detaily, ktoré sa budú riešiť. Až vo vyšších stupňoch sa jedná o konkrétne technické návrhy. Teraz sú v nižšom stupni rozpracovanosti, častokrát nevieme niektoré veci pomenovať, ale po dopracovaní budeme úzko spolupracovať so samosprávami, technické návrhy budú prerokované. Toto je len začiatok procesu.

P. Turay (SL) : hovorí sa tu, že ste sa stretli so samosprávami. Starostovia, ktorí sú vo svojich funkciách 2 roky (*Lieskovec, Kováčová*) sa síce s Vami stretli, ale na tom stretnutí odznelo, že sever nebude, bude juh. Tiež si myslím, že je potrebné hľadať riešenia, a keď je cesta navrhnutá katastrom Lieskovca, akým spôsobom je možné pripomenkovať zjazdy, aby sa všetky kamióny mohli dostať do priemyselnej zóny a odľahčil by sa Lieskovec. Hovorí sa o obchvate Zvolena, ale Lieskovec je vstupná brána z východu zo smeru Detva, Hriňová, Zvolenská Slatina a skracujú si cestu do Zvolena cez Lieskovec a sme veľmi dopravou zaťažení.

Ing. Muránsky (NDS a.s. B.B.) : v rámci štúdie realizovateľnosti trasa musí byť prerokovaná so samosprávami. Vo Zvolene sa uskutočnilo len čiastkové rokovanie, nie záverečné na ktoré sa čaká. Čo sa týka zjazdu v katastri obce Lieskovec, to je otázka na projektanta, ktorý riešil dopravnú analýzu.

Ing. Bekeč (DP, a.s.) : rýchlostná cesta je po diaľnici cesta najvyššieho dopravného významu, kde sa samozrejme musia obslúžiť územia. Potrebné vzdialenosti križovatiek určujú normy a predpisy v zastavanom území a mimo zastavaného územia. V princípe sa zjazdy z rýchlostných ciest nerobia, robia sa len mimoúrovňové križovatky. Pokiaľ sa potvrdí dopravný význam niečoho, že je tam potrebné vybudovať križovátku, teraz, či výhľadovo, križovátka sa navrhne podľa noriem, aby slúžila komunikácia na účel, pre ktorý je stavaná.

Ing. Guoth, (DP, a.s.) : treba si uvedomiť, že robíme technickú štúdiu a tieto veci, budú predmetom ďalšej dokumentácie.

Ing. Balkovičová (PZv) : chcem povedať genézu ako k tomu došlo, a na základe čoho. Keď nám boli odprezentované projektantom varianty, vrátane severných, ktoré zaslali na vyjadrenie a prišlo im zamietavé stanovisko, tak ideme robiť len prietah mestom a južné, lebo už nemá zmysel na severe pracovať. Samozrejme s tým hlavne poslanci nesúhlasili, a na základe týchto informácií sme s kolegami išli za p. predsedníčkou IKŽ a začala som sa pýtať, aké dôvody viedli presne, aké dôvody viedli komisiu na vydanie zamietavého stanoviska detailne, nestačilo len to, že sa môžu stratiť vody, a tak sme sa začali rozprávať o tom ako sú vrstvené vody, ako je na tom vrstva plynu v akej hĺbke sú, všetky k tomu technické údaje a spýtala som sa, za akých podmienok, by bola táto komisia ochotná, IKŽ vydať súhlasné stanovisko, čo všetko by sa muselo splniť, aby povedzme bolo vydané aspoň aké také podmienené stanovisko. Keď bude urobený hydrogeologický prieskum pod každým pilierom a bude istota, že to tam nebude tá voda, dáte stanovisko ? P. predsedníčka povedala, že áno, za takýchto okolností by sme dali. Čiže v podstate my sme detailne prešli, že čo všetko by sme museli splniť a vtedy, na základe tohto rokovania som znova oslovila projektantov, cez NDS a.s., aby sme sa stretli a povedala som, čo som zistila. No a na základe toho, bolo povedané, že dobre, skúsime prehodnotiť a ideme sa pozrieť na to, ako sa to dá. Aby to nebolo o tom, že to bolo z hodiny na hodinu, lebo ja nie som politický nominant, ktorý ovplyvní dianie v tejto krajine, momentálne, takže, to nebolo tak, ako sa tu prezentuje politické hľadisko. Keď idete detailne, idete rozpiplávať každý krok, tak zrazu zistíte, že tam sú možnosti, ako by sa to riešiť dalo a na tomto princípe sa vrátil ho hry severný variant.

Ing. Izrael, starosta obce Kováčová (SK) : z pozície obce Kováčová chcem upozorniť na to, že ak bude vyhodnotený severný variant ako jeden z najreálnejších, tak ma budú zaujímať protihlukové

opatrenia a ako už tu bolo spomínané, že sa bude brať nejaký výhľad v rozsahu cca 20-tich rokov, ale chcem upozorniť na skutočnosť, že pokiaľ by došlo k presmerovaniu dopravy na juh, tak, že by tá doprava išla popri obci Kováčová, aby sa na toto nezabudlo, lebo tým pádom by to nebolo len o náraste dopravy v smere od Bratislavy na Banskú Bystricu a plus na východ, ale ak by k tomu pribudla ešte aj táto doprava z juhu, ktorá by sa nejakým spôsobom od Šiah dostávala smerom k obci, aby sa na toto nezabudlo. Považujem za dôležité, aby stretnutia so samosprávami bolo v procese prípravy, nielen keď už bude niečo hotové, lebo sa môže zabudnúť na veľa vecí.

Ing. Muránsky (NDS, a.s., B.B.) : modelovanie dopravy do budúcnosti sa venujeme, a určite to budeme brať do úvahy, lebo je to aj v našom záujme. V rámci územného konania je už navrhnutá výška aj rozsah protihlukových stien, protihlukové opatrenia sa modelujú v 3D, pri zohľadnení všetkých faktorov. Pri kolaudačnom konaní musíme hlavnému hygienikovi preukázať konkrétnymi meraniami, že nedochádza k prekročeniu hluku a opatrenia splňajú účel.

Ing. Bekeč, (DP, a.s.) : takáto požiadavka je oprávnená a je riešená v zmysle platných predpisov s výhľadom 20 rokov. Na základe vstupov zo sčítania dopravy sa modelujú situácie a navrhujú opatrenia.

P. Kujan (OZ) : vrátim sa k poslednému zhodnoteniu EIA zo dňa 31.3.2009. Tam bolo navrhnutých v podstate 8 trás, dve boli áčkové, dve trasy bčkové, tri trasy céčkové a jedna tunelová, ktorá tam bola daná len „pro forma“. Keď sa začalo hodnotiť, tak zrazu boli vo Zvolene varianty vyhodnené a začal sa hodnotiť len céčkový variant a z tohto dôvodu je tento najviac rozpracovaný, lebo nemáte rozpracovaný žiaden ďalší.

Ing. Muránsky (NDS a.s., B.B.) : teraz sú hodnotené všetky varianty.

Ing. Bekeč (DP a.s.) : toto nie je asi otázka na projektanta, lebo záverečné stanovisko vydáva Ministerstvo životného prostredia.

P. Kujan (OZ) : C trasa bola pozastavená na základe odborného posúdenia a hydrogeologického prieskumu. Dalo sa vypracovať stanovisko aj nezávislému odborníkovi, ktorý skonštatoval, že stavebnými prácami by sa tieto zdroje zničili. V zákone o prírodných a liečivých zdrojoch sú uvedené všetky činnosti, ktoré sú zakázané a ktoré by mohli tieto poškodiť. Je zakázané vykonávať vrty hlbšie ako 6 m, ťažiť štrk, ako aj iné činnosti. Bolo tu prezentované, že zárez bude hlboký 17 m. Pýtam sa, či ideme kvôli tomuto meniť zákony ?, aby toto mohlo ísť len cez Sliač a nikde inde ?, lebo žiadna iná trasa pre NDS a.s. neexistuje. Je to politické rozhodnutie, alebo objektívne ? tu jednoznačne zvíťazil subjektívny názor jednotlivca, nad verejným záujmom a nehovorím o finančných dopadoch. Lebo dokončiť cestu štvorpruhovú s neobmedzeným prístupom vo Zvolene, je za desatinu nákladov tých, čo nám tu prezentujete.

Ing. Muránsky (NDS a.s., B.B.) : vychádzame zo stanoviska IKŽ ako máme vykonávať monitoring podzemných vôd, bol vykonaný podrobný hydrogeologický prieskum na základe požiadaviek IKŽ a prieskum preukázal, že sa neovplyvní režim podzemných vôd. Tento hydrogeologický prieskum, bol poskytnutý IKŽ. Predtým stanovisko vydal geotechnik a nie hydrogeológ.

P. Kujan (OZ) : my sme si dali vypracovať ešte jedno nezávislé stanovisko, ktoré sa stotožňuje s tým, ktoré som povedal.

P. Koreň (PoZ) : prečo sa pri hydrogeologickom prieskume nerobil horizontálny vrt?

Ing. Muránsky (NDS a.s., B.B.) : my sme to v súťažných podkladoch mali, ale upustili sme od tejto požiadavky na základe rokovania IKŽ, že to nemá význam. Treba povedať, že hydrogeologická firma, ktorá to vyhrala, mala nakúpenú technológiu, museli sme im to zaplatiť a oni od tej požiadavky ustúpili. Voda sa našla v hĺbke 40 m a tie technologické opatrenia sú na to, že pri zakladaní nie je pravdepodobnosť, žeby sme zasiahli do podzemných vôd.

Ing. Julény (OZ), prezentoval doklady z geologického ústavu L. Štúra, ktorý robil vrty na Sliači v roku 1968. Má 150 rokov výskumu, hydrogeológie na Sliači a v roku 1975, keď sa na Mičinej a v Kováčovej robili vrty, bola výdatnosť kúpeľného prameňa znížená skoro o polovicu. Skonštatoval: tie vody vznikli pred 2 miliónmi rokov, tektonickými poruchami, v súvislosti so sopečnou činnosťou na Poľane. Vody, ktoré teraz čerpáme, majú 28 tis. rokov. Preukazuje to množstvo odborných článkov, kníh na slovo vzatých odborníkov z minulosti, ktorí sa minerálnymi vodami na Sliači zaoberali. Hazardujeme s niečím, hovoríte, že vody sú v hĺbke 40 m, tie pramene sú tak poprepájané, a podrobnú hydrogeológiu, morfológiu a spôsob, akým tie vody vyvierajú dodnes nikto nezmapoval, ani si to nedovolí povedať. Apelujem na Vás, že Sliačania nehájajú len hlučnosť a svoj kataster, a tiež to nie je žiadny „kapric“ voči Zvolenu, ale to celé je prírodné bohatstvo svetového významu. Tie pramene sú na

svete štyri také ako na Sliači. To, že pramene sú prepojené s kováčovským prameňom, a ľudia si myslia, že kúpele Sliač a Kováčová sú v súčasnosti v „hrobe“, chodí sa tu stále liečiť 8 až 10 tisíc ľudí do roka. V Kováčovej sú tri domy a kúpalisko, ktoré sú nastavené na ten istý prameň vody a p. primátorka asi vie, že aj na Podborovej je prameň súčasťou toho istého podzemného systému, čiže tá oblasť rizika je dosť značná.

Ing. Muránsky (NDS a.s., B.B.) : samozrejme pri tom hydrogeologickom prieskume, ktorý sme robili dva roky, všetko toto sme brali do úvahy. Robili sa čerpacie skúšky, 30 dňové, 60 dňové, sledovali sa aj povrchové vody, to znamená, že aj ak klesla výdatnosť, tak pri väčších hĺbkach. Pri zakladaní každého piliera budeme mať podrobný hydrogeologický prieskum a budeme vedieť či to riziko tam je.

Ing. Dunčko (PS) : bude v nejakej zmluve zakotvené, kto by niesol zodpovednosť, keby sa ten plyn a voda stratili, lebo môže sa stať hocičo.

Ospravedlnila sa primátorka mesta Zvolen, a z rokovania odišla.

Ing. Mišovič (NDS a.s., B.B.) : v stanovisku MZ boli napísané rozsiahle pripomienky, to znamená, že všetky podmienky, ktoré nám dalo MZ, ktoré aj rešpektujú to, že sme v lokalite, kde sú takéto pramene, tak všetky tieto budú prenášané ďalej pri územnom konaní, pri stavebnom povolení.

Podmienky, ktoré budú v stavebnom povolení, musia byť premietnuté aj do súťažných podkladov, na základe ktorých bude vybraný zhotoviteľ a bude to musieť rešpektovať. Pri výstavbe bude musieť byť hydrogeológ, alebo geotechnik, kohokoľvek bude MZ požadovať na ochranu týchto vôd. MZ sa bude vyjadrovať ku každému stupňu.

P. Kujan (OZ) – zacitoval zo záverečnej správy Hydrogep: „Nakoľko rýchlostná cesta R2 bude prechádzať priamo cez novozistené zdroje minerálnych vôd a zároveň cez ochranné pásmo v Sliači a Kováčovej, boli definované možné riziká na tomto území“. Podotkol : proti sebe si nenapíšete nič. Preto bolo vydané stanovisko ďalšieho odborníka, p. profesora.

Ing. Muránsky (NDS a.s. B.B.) : ak sa preukáže pri prácach riziko, nepôjdeme tvrdošijne ďalej a budeme na tom trvať. V súčasnosti som presvedčený, že to riziko je minimálne a preto nie je nijaký dôvod na to, aby sme neskúsili ísť do tejto alternatívy. MZ dalo podmienené stanovisko a ak ich podmienky budeme plniť a zistíme v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, že to čo predpokladáme je inak, tak to prehodnotíme.

P. Kujan (OZ) : keď sa budú zakladať mostné piliere a dôjde sa na samovýver, zastavíte celú akciu a ostane nedokončená akcia ako strašiak? Kúpele nám darovala príroda a my ich jednou cestou dokážeme zničiť.

Ing. Muránsky (NDS a.s. B.B.) : pod každým pilierom sa bude robiť prieskum, každá konštrukcia, ktorá bude založená hĺbkovo bude mať podrobný inžiniersko-geologický prieskum a my o tej skutočnosti budeme vedieť dopredu v rámci projektovania a nie v rámci stavby.

Ing. Guoth (DP a.s.) : aj v rámci výstavby budú podmienky zo stanoviska MZ, ktoré zaväzuje štát a NDS, aby v prípade pokračovania v tejto trase ich splnila.

P. Koreň (PoZ) – naviazal na slová p. Julényho ohľadne hydrogeologického prieskumu : ja som to zažil a niektoré vrty museli zainjektovať, ale v tejto trase bol jeden vrt a vtedy zo 4,9 l/s klesla výdatnosť na 1,7 l/s a to je veľký úbytok. Momentálne sa to injektovalo a zastavili sa všetky tieto geologické práce.

Ing. Dunčko (PS) – na záver povedal, že sa jednalo o pracovné informačné stretnutie, poprosil prítomných, aby sa nevyjadrovali skôr kým nebude štúdia dopracovaná a predstavená, aby neboli zverejňované neúplné informácie zbytočne sa nestrácal čas. Prítomným poďakoval za účasť a pracovné rokovanie ukončil.

Na základe zvukového záznamu zapísala : Ing. Zlatníková