



Érsek Arpád, PaedDr.
minister dopravy, výstavby a RR
Námestie Slobody 6
P.O. Box 100
810 05 Bratislava

Sliač dňa 15.5.2017
Č.j.1273/2017, ZI.

Vec : **Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ**

Vážený pán minister, v súvislosti s medializovanými a mnoho krát neobjektívnymi informáciami si Vám Mesto Sliač dovoľuje zaslať stanovisko ako aj vysvetlenie všetkých skutočností, o ktorých možno nie ste dostatočne informovaný ohľadne plánovanej výstavby „**Rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ**“.

Zámer výstavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ cez katastrálne územia mesta Sliač siaha do roku 2006, kedy bez akéhokoľvek informovania a rokovania s mestom Sliač boli spracovateľom technickej štúdie – Dopravoprojektom a.s. divízia Zvolen doporučené na ďalšiu prípravu len severné varianty, t.j. varianty cez územie mesta Sliač. Mesto Sliač bolo už vtedy postavené pred „hotovú vec“.

K zámeru, v ktorom boli riešené len severné varianty a ktorý zaslalo Mestu Sliač Ministerstvo životného prostredia SR listom zo dňa 11.8.2006 na zverejnenie, Mestské zastupiteľstvo Sliač uznesením č. 121/2006 schválilo **zametavé stanovisko**.

Aj napriek ďalšej obsiahlej korešpondencii s dotknutými orgánmi, vydalo MŽP SR dňa 31.3.2009 „Záverečné stanovisko“, v ktorom nebola zohľadnená ani jedna požiadavka mesta Sliač. Odporučeným variantom bol variant C3 s tým, že bude vykonaný podrobný hydrogeologický prieskum. Variantne tam zostal aj južný tunelový variant D, ktorý bol z hľadiska obtiažnosti a vysokých finančných nákladov nerealizovateľný.

Následne po vykonaní hydrogeologického prieskumu v zmysle „Záverečného stanoviska MŽP SR č.744/08-3.4/ml zo dňa 31.3.2009 k variantom „C3 a C5“, bola vypracovaná „záverečná správa, ktorú dňa 24.11.2014 prerokovala Štátna kúpeľná komisia Ministerstva zdravotníctva SR, ktorá zaujala odborné stanovisko cit:“ ***Komisia nesúhlasí s ďalším pokračovaním na príprave stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ vo variantoch C3 a C5 v súlade s § 42 písm. m) zákona č.538/2005 Z.z. Najzávažnejším dôvodom nesúhlasného stanoviska je výskyt minerálnych vôd v navrhovanej trase uvedenej rýchlostnej cesty vo vrtoch C3-1, C3-2 a C5-2 s rovnakým identickým izotopickým záznamom, ako majú minerálne a termálne vody v žriedelnej štruktúre v Sliači (Kúpeľný 1.A, Lenkey), v Kováčovej (K-2) a Borovej hore. Takisto vo vrtoch C3-4 a C3-10 bola potvrdená minerálna voda rovnakého zloženia ako voda Štefánik (Sliač). Výdatnosť sa vo vrtoch pohybovala v nezanedbateľnej miere 14 l.s⁻¹. Zásahy do horninového prostredia v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov Sliač a Kováčová predstavujú riziko ohrozenia kvalitatívnych a kvantitatívnych vlastností týchto minerálnych vôd.***

Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že hydrogeologickým prieskumom bolo jednoznačne preukázané, že realizácia severného variantu v II. ochrannom pásme prírodných liečivých zdrojov nie je možná bez negatívnych vplyvov výstavby na podzemné, minerálne a prírodné liečivé vody.

Takéto isté nesúhlasné stanovisko zaujala Štátna kúpeľná komisia Ministerstva zdravotníctva SR k severným trasám aj **v liste zo dňa 22.8.2016**, adresovanom Národnej diaľničnej spoločnosti a.s., ktoré jej boli predložené v rámci **spracovania novej Štúdie realizovateľnosti (ŠR) v roku 2016 – vid'. príloha č.1.**

Dopravoprojekt a.s., ktorý sa stal zhotoviteľom predmetnej Štúdie realizovateľnosti po výberovom konaní zabezpečovaným Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. (NDS) cez vestník VO z roku 2015, prvé výsledky ŠR prezentoval dotknutým mestám a obciam koncom augusta a začiatkom septembra 2016, kde na základe vyššie uvedeného opätovného zamietavého stanoviska Inšpektorátu kúpeľov a žriadiel, Štátnej kúpeľnej komisie (ŠKK), ako aj predchádzajúcich stanovísk, **severný variant cez ochranné pásmo kúpeľov Sliač z posudzovania vylúčil.**

Po „určitých rokovaní“ zo strany Mesta Zvolen s NDS, a.s. a predpokladáme aj ďalšími zainteresovanými subjektmi, bez zohľadnenia akéhokoľvek odborného stanoviska, predchádzajúcich výsledkov hydrogeologického prieskumu a stále neznámych výsledkov ŠR, ktorú spracovával Dopravoprojekt a.s., zástupca NDS a.s., v tom čase generálny riaditeľ Ing. Juraj Valent dňa 11.11.2016 vo Zvolene oznámil, že je definitívne rozhodnuté, že rýchlostná cesta pôjde severnou trasou C3 napriek skutočnosti, že ešte nebola vypracovaná a vyhodnotená ŠR.

Tieto informácie prezentoval pravdepodobne aj na základe stanoviska Ministerstva zdravotníctva SR zo dňa 4.11.2016, podpísaného JUDr. Ing. Jozefom Rážom, ktoré vydalo pre NDS. a.s., podmienené súhlasné stanovisko na základe predloženej modifikovanej štúdie realizovateľnosti trasy variantu C3, teda variantu, **ku ktorému v auguste 2016** bolo IKŽ, ŠKK **vydané nesúhlasné stanovisko**, pričom modifikácia spočívala len v tom, že by sa nerealizoval tunel, ale zárez hĺbky cca 17 m.

Zdôrazňujeme, že toto stanovisko vydalo Ministerstvo zdravotníctva SR, kým do toho času od roku 2006 odborné stanoviská **vždy vydával** Inšpektorát kúpeľov a žriadiel, **Štátna kúpeľná komisia**, ktorá je oprávnená vydávať kvalifikované odborné stanoviská. Je zaujímavé, že modifikovaná trasa sa začala riešiť až po „intervencii“ Mesta Zvolen nám neznámym subjektom a bola spracovaná za tak krátky čas.

Dňa 27.3.2017 sa na Mestskom úrade Sliač uskutočnilo prerokovanie Štúdie realizovateľnosti Rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ, na ktorom boli projektantom odprezentované vybrané časti Štúdie realizovateľnosti (ŠR) - technické riešenie variantov, zhrnutie záverov z prieskumov. Zároveň na tomto rokovaní bola Mestu Sliač predložená žiadosť o vyjadrenie k týmto variantom.

Na základe prezentácie ŠR, ako aj predložených príloh Mesto Sliač po prerokovaní v komisii výstavby, správy miestnych komunikácií, územného rozvoja a životného prostredia, k variantom vedenia rýchlostnej cesty zaujalo nasledovné vyjadrenie:

Variant sever-hnedý:

Cit. zo ŠR: „*Severný variant má najkratšiu dĺžku trasy a jeho technické riešenie si nevyžiada výstavbu tunela. Preto predpokladáme, že dĺžka negatívnych vplyvov bude kratšia.*

Hlavnými nedostatkami variantu je vedenie trasy v ochrannom pásme II. stupňa prírodných a liečivých zdrojov a blízkosť ochranného pásma I. stupňa, kde hrozí znečistenie podzemných minerálnych vôd. Dĺžka protihlukových stien tiež poukazuje na skutočnosť, že ovplyvnenie obyvateľov hlukovou záťažou bude v porovnaní s ostatnými variantmi najväčšie.

„*Inžinierskogeologický prieskum pre štúdiu realizovateľnosti sa realizoval iba pre pôvodné tri južné varianty (juh-bledomodrý, juh-zelený, juh-fialový). Pre posúdenie dodatočne zadaného severného – hnedého variantu sa inžinierskogeologický prieskum nerealizoval. Variant severný – hnedý bol hodnotený iba na základe archívnych dokumentov a to najmä Záverečnej správy z podrobného hydrogeologického prieskumu Rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ (2014), ktorá sa však podrobne zaoberala hlavne hydrogeologickými pomermi územia, inžinierskogeologické a geotechnické pomery v nej vzhľadom na cieľ úlohy neboli podrobne spracované.*

V zmysle vyššie uvedených záverov v ŠR, Mesto Sliač vo svojom vyjadrení poukázalo na skutočnosť, že stanovisko Štátnej kúpeľnej komisie po vykonanom hydrogeologickom prieskume severných variantov C3 a C5 v roku 2014 bolo **nesúhlasné**, z dôvodu „**vážnej miery**“ **ohrozenia minerálnych vôd, nakoľko tam boli navrátené vrty s vysokou výdatnosťou, ktoré nemajú ani pramene na Sliači a ani mnohé z kúpeľov na Slovensku.** Tieto závery boli zástupcami ŠKK potvrdené aj na pracovnom rokovaní na Mestskom úrade Sliač, ktoré sa uskutočnilo dňa 22.10.2015, cit. zo zápisu: „*Komisia vydala jednoznačné stanovisko, že nesúhlasí s ďalším pokračovaním na príprave stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ vo variantoch C3 a C5.*“

Na základe týchto skutočností, ako aj všetkých predchádzajúcich stanovísk a vyjadrení od roku 2006, záverov hydrogeologického prieskumu a štúdie realizovateľnosti, Mesto Sliač zaslalo Dopravoprojektu a.s. k predloženej ŠR nasledovné stanovisko :

Mesto Sliač n e s ú h l a s í so severným- hnedým variantom

Svoje rozhodnutie odôvodňuje nasledovne:

1/ navrhovaná trasa je v zásadnom rozpore so stanoviskom ŠKK, vypracovanom na základe výsledkov hydrogeologického prieskumu vykonanom v roku 2014, ako aj na základe odborných materiálov úzko súvisiacich s výsledkami hydrogeologických výskumov výskytu minerálnych vôd v území, s výrazným vplyvom na minerálne vody v kúpeľoch Sliač - výstavbou rýchlostnej cesty R2 by došlo k vážnemu ohrozeniu a znečisteniu podzemných minerálnych vôd sliačskych kúpeľov;

2/ výstavbou predmetnej cesty v blízkosti kúpeľov by došlo k znehodnoteniu celého okolia kúpeľov a neprimerane by sa zasiahlo aj do života všetkých obyvateľov mesta Sliač;

V bezprostrednej blízkosti navrhovanej trasy severného – hnedého obchvatu sa nachádzajú trasy „srdiečkových“ peších cestičiek, ktoré sa využívajú ako súčasť liečebného procesu pre pacientov s ochoreniami srdcovocievneho systému liečených v kúpeľoch Sliač. Hluk z komunikácie s výraznou intenzitou dopravy aj po zrealizovaní protihlukových opatrení výrazne znehodnotí životné prostredie existujúceho prírodno-rekreačného areálu a negatívne ovplyvní aj bonitu kúpeľov Sliač.

Výstavbou cesty severným - hnedým variantom by došlo k úplnému znehodnoteniu Sliačskej doliny, ktorá je jedinečným prírodným územím a v súčasnosti sa využíva ako prímestská rekreačná a oddychová zóna na rôzne športové a rekreačné účely pre obyvateľov Sliača i Zvolena. V tomto území na odvrátenej strane od zdrojov hluku (letisko a železnica) je možné plnohodnotne tráviť voľný čas a je neprijateľné, aby mesto Sliač súhlasilo so znehodnotením tohto zatiaľ tichého územia novým zdrojom hluku;

Tento fakt v štúdiu nie je spomenutý.

3/ výstavba predmetnej cesty by zásadne negatívne ovplyvnila a čiastočne znemožnila rozširovanie ďalšieho rozvoja mesta Sliač - jeho výstavby južným smerom, čo je v rozpore s platným Územným plánom mesta Sliač;

4/ výstavba cesty by znamenala veľký záber poľnohospodárskej pôdy v mieste výstavby križovatky „Rákoš“, znemožnenie ďalšieho rozvoja územia Sliača v tejto časti a súčasne i veľký záber lesných pozemkov popri areáli kúpeľov Sliač – sliačskeho lesoparku (odstránenie veľkej časti lesa, následný úbytok lesnej zveri atď.);

5/ územie mesta Sliač je z hľadiska hluku už v súčasnosti veľmi atakované: zo západnej časti jestvujúcou rýchlostnou komunikáciou (Zvolen – Banská Bystrica), cez stred mesta vedie trasa železnice, zo severu je letisko - na rozvoj mesta zostáva iba južná časť územia (vid' snímok);

6/ rýchlostná komunikácia na pilieroch by vytvorila veľkú optickú bariéru v krajine - od obce Kováčová po hrebeň zárezu;

7/ severný – hnedý variant obsahuje náročné technické riešenie napojenia R2 na R3

Vyššie uvedené opodstatnené dôvody preukázala aj štúdia realizovateľnosti ohľadne vplyvov na životné prostredie, cit. zo ŠR:

	MESTSKÝ VARIANT	SEVERNÝ VARIANT	Poznámka
Zásah do PHO II. stupňa	bez zásahu	cca 6500 m	
Vplyv hluku	celkovo dĺžka PHS 4065 m	celkovo dĺžka PHS 5350 m	
Vplyv emisií	dĺžka trasy 11,4953 km	dĺžka trasy 10,8218 km	rozdiel 0,6735
Zásah do chránených území	najbližšia PP Pyramídy vzdialená 1267 m	najbližšie CHA Arborétum Borová hora 147 m	
Zásah do lesných porastov	celkovo 684 m	celkovo 2340 m	rozdiel 1656 m

Ďalej chceme tiež poukázať na skutočnosť, že návrh severného variantu **bol a je v rozpore so Štatútom kúpeľného miesta Sliač** (ďalej len „ŠMS“) schváleného uznesením vlády Slovenskej republiky z 18. Novembra 1997 číslo 830.

- V § 2 „ŠMS“ – Rozsah kúpeľného miesta ods. 1 je uvedené cit.: **Územie kúpeľného miesta tvorí katastrálne územie mesta Sliač.**

- V § 4 ŠMS“ – Opatrenia na ochranu kúpeľného miesta je uvedené cit.: *Hlavnou funkciou kúpeľného miesta je zachovanie a rozvoj vhodných podmienok pre poskytovanie kúpeľnej starostlivosti. Preto je nevyhnutné v kúpeľnom mieste zriaďovať a prevádzkovať len zariadenia, ktoré nepôsobia rušivo na poskytovanie kúpeľnej starostlivosti a na kúpeľné prostredie.*

Na základe uvedených výsledkov pokladáme (nielen z pohľadu ochrany životného prostredia) za prijateľnejší/výhodnejší mestský- bledomodrý variant, ktorý prechádza priemyselnou zónou, teda územím, ktoré je už v súčasnosti zaťažené dopravou.

Variant mestský – bledomodrý :

Cit. zo ŠR: „**Mestský variant je vedený urbanizovaným prostredím a preto jeho vplyv na prírodné zložky životného prostredia bude najnižší (krátky tunel, najnižší zásah do lesných porastov a pod.).** Situovanie variantu v urbanizovanom prostredí, kde sa prejaví kumulácia všetkých negatívnych vplyvov, bude nepriaznivo vplyvať na obyvateľstvo najmä zvýšená hluková záťaž a znečistením ovzdušia a fyzická a vizuálna bariéra rýchlostnej cesty.“

Z posúdení vyplynulo, že **po vybudovaní obchvatu mesta Zvolen (severný - hnedý variant) nedôjde k vyriešeniu všetkých dopravných problémov v meste, ale mesto Zvolen musí začať realizovať opatrenia pre podporu alternatívnych druhov dopravy a úpravu skladby dopravného prúdu, nakoľko Zvolen má vysoký podiel cieľovej, zdrojovej a vnútornej dopravy.**

Mestský - bledomodrý variant však rieši v meste Zvolen aj mnohé mestské dopravné problémy, k riešeniu ktorých by mesto Zvolen muselo v každom prípade pristúpiť, avšak s tým rozdielom, že by ich muselo realizovať z vlastných zdrojov a je otázne, či by vôbec ku tak komplexnému riešeniu dopravy v meste, ako ponúka bledomodrý variant, dospelo.

Bledomodrý variant prepraví najviac dopravy, lebo je najbližšie zastavaného územia a má najviac kapacitných úsekov, lebo sa pri ňom buduje nová dopravná sieť (v ostatných variantoch sa nové komunikácie nebudujú, preto ho nie je možné porovnať s dopravnou sieťou ostatných variantov)“.

Veľký vplyv na varianty má dostavba rýchlostnej cesty R3.

Bledomodrý variant je riešený v intenciách obchvatu mesta Zvolen z 90-tych rokov minulého storočia, o čom svedčí vybudovaný privádzač cesty od Budče po mimoúrovňovú križovatku pod Pustým hradom v plnom profile, ktorý mal pokračovať smerom na Lučenec štvorpruhovou cestou a obsluhými komunikáciami po obidvoch stranách cesty. **Bledomodrý variant nezasahuje do II. stupňa ochranného pásma kúpeľov Sliač, čo je v súlade s odborným stanoviskom IKŽ, má najnižší zásah do lesných porastov, nezaberá a neznehodnocuje poľnohospodársku pôdu, využíva jestvujúce trasy priemyselnou zónou v meste Zvolen, je menšia dĺžka vplyvu hluku, v meste Zvolen vyrieši viaceré jestvujúce dopravné problémy a rieši budúce napojenie na R3.**

Ako vidieť aj z vyššie uvedenej tabuľky ŠR, pri severnom – hnedom variante by sa jednalo aj o veľký zásah do lesných porastov v celkovej dĺžke cca 2,34 km, teda k zničeniu lesa a následných dôsledkov v ochrannom pásme kúpeľov Sliač.

Mesto Sliač zároveň však vníma potrebu riešenia problematiky dopravy na regionálnej úrovni, avšak nesúhlasí s tým, aby sa nekompromisným presadzovaním severného-hnedého variantu trasy rýchlostnej cesty R2 obchádzali jeho záujmy a aby výsledné riešenie bolo na úkor kvality životného prostredia, rozvoja mesta Sliač a sliačskych kúpeľov. V území, kde je navrhnutý severný – hnedý variant sa nachádza lesný fond v kategórii lesov osobitného určenia – lesy v ochranných pásmach prírodných liečivých zdrojov a lesy s významnou zdravotno-rekreačnou funkciou. V priestore medzi kúpeľami Sliač a Bakovou jamou je v územnom pláne mesta Sliač riešený lesopark s ekologicko-environmentálnou funkciou.

Bledomodrý – mestský variant je navrhnutý územím jestvujúcej priemyselnej zóny, čiže územím, ktoré už v súčasnosti je zaťažené dopravou na rozdiel od severného – hnedého variantu, kde by došlo k nenapraviteľným škodám všetkých zložiek životného prostredia.

Na základe týchto skutočností máme za to, že bledomodrý mestský variant je pre mesto Sliač ale i mesto Zvolen najvýhodnejší, nakoľko nerieši len samotnú trasu R2, ale aj ďalšie dopravné problémy mesta Zvolen.

Z nášho pohľadu je to cesta prijateľná tak pre Zvolen ako i Sliač. Je možné sa tak vyhnúť všetkým **negatívnym vplyvom**, ktoré by priniesol severný variant pre mesto Sliač a sliačske kúpele a ktoré by boli **už nezvratiteľné a trvalé**.

Riešenie trasy rýchlostnej cesty R2 nie je o „**dohode**“ medzi mestami Zvolen a Sliač, ale o opodstatnených argumentoch podložených hydrogeologickým prieskumom, odbornými stanoviskami, legislatívou a platnými predpismi.

Pokiaľ sa nezmyselne bude trvať na severnom – hnedom variante, Mesto Sliač a jeho obyvatelia budú aj naďalej vyvíjať všetky dostupné možnosti ako aj právne kroky na to, aby trasa rýchlostnej cesty R2 nebola vedená severným – hnedým variantom, ktorý bol už raz zamietnutý.

Na záver je potrebné dodať, že úsek Rýchlostnej cesty Zvolen západ - Zvolen východ je v záujme všetkých obyvateľov regiónu, ako aj ostatných účastníkov, potrebné dobudovať v čo najkratšom čase. Pokiaľ však Národná diaľničná spoločnosť a.s., spolu s Mestom Zvolen budú znovu presadzovať severný variant, zbytočne dôjde k strate času, ktorý by mohol byť využitý na efektívnu prípravu mestského variantu a obyvatelia mesta Zvolen, ako aj ostatní účastníci budú aj naďalej znášať čím ďalej tým väčšiu dopravnú záťaž.

Veríme **Vážený pán minister**, že sme Vám týmto listom dostatočne objasnili celkovú doterajšiu situáciu ohľadne prípravy trasovania rýchlostnej cesty „Zvolen západ - Zvolen východ“, ako aj opodstatnené argumenty na pretrvávajúce zamietané stanovisko Mesta Sliač k jej trase severným – hnedým variantom.

S pozdravom

Ing. Daniel D u n ě k o
primátor mesta