



MESTO SLIAČ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

Sliač dňa 5.6.2018
Č.j.992/2018

Vec : **Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ – žiadosť o zrušenie súťaže**

Dňa 8.5.2018 bolo vo Vestníku č.90/2018 pod č. 6635 – MSS zverejnené oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania na zákazku : Vypracovanie dokumentácie stavebného zámeru (DSZ), dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR), oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (oznámenie 8a) po vypracovaní DÚR pre stavbu „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“.

Mesto Sliač po preskúmaní súťažných podkladov, ďalších písomností a súvisiacich dokladov, Vás žiada o zrušenie vyhláseného verejného obstarávania na predmetnú zákazku z týchto dôvodov :

I/ Územno-plánovacia dokumentácia

V územnom pláne VÚC BBSK – Zmeny a doplnky 2014 sú riešené dva varianty trasy rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ a nakoľko **to nie je v súlade** splatnými predpismi **trasa R2 nie riešená v územnom pláne mesta Sliač**. Napriek tejto skutočnosti je *v súťažných podkladoch uvedené, že obce dotknuté výstavbou rýchlostnej cesty majú vypracovanú územnoplánovaciu dokumentáciu v týchto dvoch alternatívach.*

V textovej časti ÚPN VÚC BBSK – ZaD 2014 je uvedené :

Na základe priebehu procesu posudzovania navrhovanej činnosti a rokovaní počas spracovania odborného posudku bol odporúčaný variant C3 za podmienok:

- 1. navrhovateľ pred pokračovaním v ďalšej príprave stavby vykoná podrobný hydrogeologický prieskum so súhlasom Ministerstva zdravotníctva – Inšpektorátu kúpeľov a žriadiel,*
- 2. na tomto základe navrhne technické a technologické opatrenie na zmiernenie, alebo elimináciu negatívnych vplyvov tak, aby sa vylúčilo nevratné negatívne ovplyvnenie prírodných liečivých zdrojov v Sliači a Kováčovej (tieto odsúhlasí s MZ SR – Inšpektorátom kúpeľov a žriadiel).*

Za zásadný krok sa považuje vykonanie podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu v II. ochrannom pásme prírodných liečivých zdrojov, so súhlasom MZ SR – Inšpektorátu kúpeľov a žriadiel Ak sa preukáže možnosť negatívneho vplyvu tunela na podzemné, minerálne a prírodné liečivé vody, bude nutné navrhnuť a zrealizovať účinné technické opatrenie na elimináciu negatívnych vplyvov tak, aby sa vylúčilo nevratné negatívne ovplyvnenie prírodných liečivých zdrojov v Sliači a Kováčovej.

Ak sa preukáže, že varianty „C“ a „D“ sú environmentálne, ekonomicky, alebo spoločensky neprierodné, pre zamedzenie „patovej“ situácie sa odporúča hľadať ďalšie reálne varianty.

Nakoľko do ukončenia návrhu ÚPN VÚC BBSK – Zmeny a doplnky 2014 nie je ukončený a vyhodnotený podrobný inžiniersko-geologický prieskum v II. ochrannom pásme prírodných liečivých zdrojov, ktorý je podmienkou akceptácie trasy „C3“, nie je v grafickej časti dokumentácie prevedená zmena trasy tejto komunikácie podľa požiadavky Národnej diaľničnej spoločnosti a.s.

Na základe vyššie uvedených skutočností, **až po** vykonanom hydrogeologickom prieskume malo byť známe, či bude platiť variant „C“ alebo „D“.

Podľa metodického usmernenia Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, odboru územného plánovania pod č. 17919/2015/B630-SV/40808 zo dňa 7.7.2015 k ÚP mesta Sliač, Zmeny a doplnky č.6 a 7, cit: *„Riešenie trasy musí mať v záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie len jeden variant, ktorý musí byť dohodnutý s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, odborom rozvoja dopravnej infraštruktúry a musí byť v súlade s ÚPN VÚC Banskobystrického kraja.“* Doteraz sú v ÚP VÚC BBSK dva varianty, čo nie je v súlade s platnými predpismi a preto Mesto Sliač trasu rýchlostnej cesty vo svojom územnom pláne v širších vzťahoch **zakreslenú nemá**.

V súvislosti s požiadavkou zakreslenia trasy rýchlostnej cesty do Územného plánu mesta Sliač Zmeny a doplnky č.6, a následného výsledku zisťovacieho konania, že Územný plán mesta Sliač, Zmeny a doplnky č.6 sa nebude posudzovať podľa zákona č.24/2006 Z.z., podalo Občianske združenie v roku 2013 **žalobu na súd**, proti „Rozhodnutiu“ Okresného úradu vo Zvolene, ktorý rozhodol že strategický dokument Územný plán mesta Sliač, ZaD č.6 sa nebude posudzovať podľa zákona č.24/2006 Z.z. Krajský a následne aj Najvyšší súd **rozhodol**, že predmetný ÚP mal byť posudzovaný podľa zákona č.24/2006 Z.z. nakoľko cit: *„Vychádzajúc z účelu zákona č.24/2006 Z.z. podľa názoru odvolacieho súdu strategický dokument, ktorého súčasťou je návrh plánu výstavby rýchlostnej cesty (lokalita č.9) je daný predpoklad, že môže mať priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie, vrátane vplyvu na zdravie, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klimu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. Napokon z prílohy č.8 tabuľky 13 citovaného zákona vyplýva, že diaľnice a rýchlostné cesty sa musia posudzovať bez limitu“.*

Z rozsudku Najvyššieho súdu teda vyplýva, že každý územný plán, alebo jeho aktualizácia, v území ktorom bude prechádzať diaľnica, alebo rýchlostná cesta, **sa musí posudzovať z hľadiska vplyvov na životné prostredie**.

II/ Hydrogeologický prieskum

Hydrogeologický prieskum, na ktorý odkazuje aj ÚPN VÚC BBSK a ktorý bol zrealizovaný v roku 2014 na základe záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR zo dňa 31.3.2009 **jednoznačne preukázal**, že vedenie trasy severným variantom C3 v II. ochrannom pásme kúpeľov Sliač predstavuje riziko **ohrozenia kvalitatívnych a kvantitatívnych vlastností minerálnych vôd**.

Stanovisko k záverečnej správe z podrobného hydrogeologického prieskumu „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“ vydala Štátna kúpeľná komisia Ministerstva zdravotníctva SR dňa 28.11.2014 po zabezpečení odborného posudku prof. Ing. Jozefa Hulla, DrSc, odborníka z oblasti geotechniky. V stanovisku ŠKK, bolo NDS, a.s. oznámené 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 prameňa Štefánik(Sliač). Výdatnosť sa vo vrtoch pohybovala v nezanedbateľnej miere do 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“.*

Nezávisle od stanoviska Štátnej kúpeľnej komisie si dalo občianske združenie „Obyvatelia pre Sliač“ v novembri 2014 vypracovať znalecký posudok vo veci možného ovplyvnenia prírodných liečivých zdrojov v Sliači výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ – Zvolen východ. Znalecký posudok vypracoval RNDr. Miroslav Drahoš, kde tento posudok tiež preukázal, že cit.: *„existencia predmetnej stavby by mohla negatívne ovplyvniť množstvo a kvalitu prírodných liečivých zdrojov v Sliači a taktiež výstavba rýchlostnej cesty R2 v II. ochrannom pásme môže preukázateľne negatívne ovplyvniť množstvo a kvalitu prírodných liečivých zdrojov v Sliači.“*

Znalecký posudok po oboznámení sa s predmetným hydrogeologickým prieskumom doplnil aj Doc.RNDr. Marián Fendek, CSc. v rámci posúdenia vplyvov trasy rýchlostnej cesty R2 na minerálne pramene na Sliači, kde okrem iného uviedol cit.: ...minerálnym vodám na Sliači v rámci podrobného hydrogeologického prieskume nebola venovaná pozornosť. Vrtnými a geofyzikálnymi prácami realizovanými v rámci podrobného hydrogeologického prieskumu (Klíz et. Al., 2014) bol overovaný iba vulkanoklastický komplex bez riešenia jeho podložia. Výskyt travertínov bol potvrdený vrtmi C3-1, C3-2 a C3-7. Na základe týchto skutočností je na mieste otázka prehodnotenia rozšírenia ochranného pásma prvého stupňa prírodných liečivých zdrojov v Sliači minimálne smerom k vrtom C3-4, C3-5 a C3-7. Potvrdený výskyt travertínov a minerálnych vôd v trase rýchlostnej cesty R2 zakladá reálny predpoklad ovplyvnenia minerálnych vôd na Sliači, a preto je táto trasa zvolená nevhodná. Je potrebné zároveň zobrať do úvahy, že hlboké zárezy a tunel vyvolajú trvalý lineárny drenážny účinok minerálnych vôd a CO₂ čím dôjde k narušeniu tlakových pomerov v hydrogeologickej štruktúre prírodných liečivých zdrojov v Sliači a Kováčovej, úniku CO₂, zmene kvalitatívnych vlastností minerálnych vôd (pokles mineralizácie a zmena chemického zloženia rozpustených látok) a ich postupnému zániku v lokalite Sliač. Vzhľadom na to, že sa jedná o jednotnú hydrogeologickú štruktúru, budú týmito procesmi ovplyvnené aj liečivé zdroje v Kováčovej. To, že výstavbou rýchlostnej cesty severným variantom by došlo k ohrozeniu, alebo postupnému zániku kvalitatívnych a kvantitatívnych vlastností týchto minerálnych vôd, bolo nezávisle potvrdené viacerými odborníkmi z tejto oblasti.

III/ Štúdia realizovateľnosti r.2016 - 2017

Na základe výsledkov hydrogeologického prieskumu Národná diaľničná spoločnosť, a.s., nepokračovala v príprave variantu „D“, ako to vyplynulo zo záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR, ale vypísala súťaž na novú „Štúdiu realizovateľnosti“.

Jej hlavným cieľom bolo 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 žriediel, 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 variantu musia byť v dokladovej časti doložené na hlavičkovom papieri súhlasné stanoviská dotknutých obcí, mesta Zvolen a Sliač, MDVaRR SR, MZ Inšpektorát kúpeľov a žriediel a orgánov štátnej ochrany prírody.
3. V jednotlivých variantoch komplexne posúdiť prepojenie rýchlostných ciest R1, R2, komplexne riešiť vzájomné dopravné smery západ – východ a sever – juh, vrátane funkčného prepojenia systému existujúcej dopravnej infraštruktúry.
4. Navrhnuť komplexné riešenie vyvolaných zmien, systém súbežnej cieľovej dopravy a miestnej účelovej dopravy, ktorú ovplyvní výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty.

Štúdia realizovateľnosti, ktorej zhotoviteľom bol Dopravoprojekt a.s., stredisko Liptovský Mikuláš sa v úvode zaoberala cit.: ...3 možnými variantmi riešenia rýchlostnej cesty R2 severný (červený), južný (zelený) a prietah mestom Zvolen s čiastočným využitím jestvujúcej cesty I/16 (bledomodrý). Severný variant (červený) bol severne od obce Lieskovec variovaný v troch alternatívach. Neskôr po sérii rokovaní s objednávatelom, samosprávou, MZ SR a MDVRR SR boli prvotné návrhy modifikované a doplnené o ďalšie varianty. Náhradou za zamietnutý severný variant Sever 1 (červený) boli dva nové varianty Sever 2 (oranžový) a Sever 3 (modrý). Mestský variant (bledomodrý) mierne upravený v lokalite pri Bučine a bol doplnený o sústavu vnútromestských komunikácií vo Zvolene – náhrada za zabratý koridor cesty I. triedy, obchádzky, miestne komunikácie. K južnému variantu pribudol ďalší južný variant Juh2 (fialový).

Neskôr bol zamietnutý (KÝM?) aj druhý severný variant Sever 2 (oranžový), a tak všetky severné varianty boli zaradené len do študovaných variantov. V závere projektových prác na štúdií realizovateľnosti objednávateľ na základe nového stanoviska MZ SR IKŽ ??? rozhodol o doplnení modifikovaného severného variantu C3 podľa technickej štúdie z roku 2006. Modifikácia daného severného variantu spočívala vo vyličení krátkeho tunela (a s tým súvisiacimi úpravami nivelety) pri Sliači, aj miernymi úpravami na konci úseku pri napojení na nadväzujúcu stavbu rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ – Pstruša.

Zo spracovanej štúdie realizovateľnosti ale vyplýva, že cit: „v procese hľadania optimálnej trasy rýchlostnej cesty R2 boli preskúmané (okrem výsledných) aj ďalšie varianty. Pri severnom koridore bolo naštudovaných viac možných trás, z ktorých na ďalšie posúdenie boli na základe konzultácií spracovateľa s objednávateľom vybraté dva varianty – červený a oranžový.“

K týmto návrhom severných variantov zaujalo Ministerstvo zdravotníctva SR, Štátna kúpeľná komisia nesúhlasné stanovisko listom zo dňa 22.8.2018 a jednoznačne odporučila trasovať rýchlostnú cestu Zvolen západ – Zvolen východ južnými variantmi.

Po „politických rokovaniach“ zo strany Mesta Zvolen s NDS, a.s. ako aj ďalšími zainteresovanými subjektmi, **bez zohľadnenia akéhokoľvek odborného stanoviska, predchádzajúcich výsledkov hydrogeologického prieskumu** a vtedy ešte 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 Ing. Juraj Valent prezentoval pravdepodobne aj na základe stanoviska Ministerstva zdravotníctva SR zo dňa 4.11.2016, podpísaného JUDr. Ing. Jozefom Rázom, ktoré vydalo pre NDS, a.s. podmienené súhlasné stanovisko na základe predloženej modifikovanej trasy variantu C3, teda variantu, ku ktorému na základe výsledkov hydrogeologického prieskumu bolo IKŽ, ŠKK vydané nesúhlasné stanovisko. „Modifikácia“ spočívala len v tom, že by sa nerealizoval tunel, ale „len zárez hĺbky cca 17 m“. Je zaujímavé, že stanovisko k „modifikovanej trase“ bolo vydané už dňa 4.11.2016, ale výzva NDS a.s., na zaradenie a dopracovanie variantu C3 do štúdie realizovateľnosti bola Dopravoprojektu a.s. zaslaná listom ev.č.8670/120602/30601/2016/Ku zo dňa 29.11.2016.

Otázne teda je, k čomu a k akej „modifikovanej trase“ vydalo podmienené stanovisko Ministerstvo zdravotníctva SR – JUDr. Ing. Jozef Ráž, nie Štátna kúpeľná komisia, do kompetencie ktorej takého stanoviská vydávať spadá.

Zdôrazňujeme, že toto stanovisko zo dňa 4.11.2016 vydalo Ministerstvo zdravotníctva SR, kým do toho času od roku 2006 odborné stanoviská **vždy vydával** Inšpektorát kúpeľov a žriediel, **Štátna kúpeľná komisia**, ktorá je oprávnená vydávať kvalifikované odborné stanoviská.

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 stanovisko:**

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 navrhované 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 **nesúhlasilo** so severným- hnedým variantom.

Svoje rozhodnutie odôvodnilo 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 (viď. 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 vplývať na obyvateľstvo najmä zvýšená hluková záťaž a znečistením ovzdušia a fyzická a vizuálna bariéra rýchlostnej cesty.“*

Z posúdení vyplývalo, 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 obslužnými 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 negatívnych 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.**

Napriek všetkým vyššie uvedeným skutočnostiam, korešpondencii medzi NDS a.s., Ministerstvom dopravy a výstavby SR, opodstatnené stanoviská Mesta Sliač vrátane Občianskeho združenia „Obyvatelia pre Sliač“ sa nebrali do úvahy a dňa **4.7.2017 (bez účasti Mesta Sliač)** boli prijaté na Ministerstve dopravy a výstavby nasledovné **závery, cit :** „Každý z uvedených variantov má svoje pozitíva aj negatíva. Varianty Juh1 a Juh2 možno označiť za najmenej vhodné a aj kvôli tunelom technicky a časovo náročnejšie. Z dopravného modelu vyplýva, že **Mestský variant (bledomodrý) prepraví najviac dopravy, keďže prechádza priamo zastavaným územím a má najviac kapacitných úsekov a križovatiek. Jeho realizácia v intraviláne a priemyselnej zóne však predstavuje riziko pokiaľ ide o neevidované inžinierske siete a taktiež potrebné technické opatrenia tunelovej časti vo vzťahu k hladine rieky Slatina a podzemným vodám. Variant Sever (hnedý) je z hľadiska ekonomickej efektivity najvýhodnejší zo študovaných variantov. Koridor tohto variantu (pôvodný C3) bol posúdený v procese EIA ??? a taktiež tento variant za splnenia určitých podmienok pripúšťa MZ SR, IK Ž???**“

Pre pokračovanie ďalšej prípravy sa odporúča variant Sever (hnedý). V prípade odporu zo strany mesta Sliač je možné zvážiť rokovania o posune trasy na hranicu katastra mesta tak, aby sa uvoľnili rozvojové plochy pre mesto. Nezávisle od výberu variantu bude potrebné uskutočniť opatrenia pre skapacitnenie existujúcej cesty I/16 v Mól'ovej.

Čo sa týka možnosti posunu trasy na hranicu katastrálnych území Hájniky, Rybáre a Zvolen o tejto s Mestom Sliač nikto nikdy nerokoval, preto máme za to, že táto informácia je v „záveroch“ v zázname z 4.7.2018 uvedená účelovo.

IV/ EIA – posudzovanie vplyvov na životné prostredie

V nadväznosti na predchádzajúci bod, kde je uvedené, že „Koridor tohto variantu (pôvodný C3) bol posúdený v procese EIA“, pokiaľ nedôjde k zrušeniu súťaže, Mesto Sliač podá na súd žalobu o určenie neplatnosti tohto dokumentu z týchto dôvodov :

Záverečné stanovisko číslo: 744/08-3.4/ml spracované Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov bolo vydané dňa 31.3.2009, teda **pred** zrealizovaním hydrogeologického prieskumu, ktorý bol podmienený práve v tomto záverečnom stanovisku. Hydrogeologický prieskum bol realizovaný v miestach navrhovaných trás C3 a C5, **teda nie len v mieste** uvažovaného tunela a **jednoznačne preukázal**, že vedenie trasy severným variantom C3 v II. ochrannom pásme kúpeľov Sliač predstavuje riziko ohrozenia kvalitatívnych a kvantitatívnych vlastností minerálnych vôd.

Občianske združenie „Obyvatelia pre Sliač“ požiadalo Ministerstvo životného prostredia o stanovisko k platnosti záverečného stanoviska „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“. V odpovedi MŽP zo dňa 11.4.2018, bolo okrem iného uvedené, cit: „Podľa právnej úpravy platnej v čase vydania predmetného záverečného stanoviska bola jeho platnosť stanovená na 3 roky odo dňa jeho vydania, t.j. do **31.03.2012**. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

V tejto súvislosti sme listom č.13009/2018 zo dňa 5.3.2018 požiadali navrhovateľa Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava o vyjadrenie, či v období do 31.12.2012 bolo začaté konanie o povolení navrhovanej činnosti a zároveň zaslanie kópie podania na začatie povoľovacieho konania potvrdené povoľujúcim orgánom.

Navrhovateľ nám dňa 3.4.2018 doručil podklady, z ktorých vyplýva, že na základe platného záverečného stanoviska č.744/08-3.4/ml, zo dňa 31.3.2009 bolo začaté konanie o umiestnení stavby „Rýchlostná cesta R2 Zvolen východ – Pstruša“ ako súčasť navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta Zvolen západ – Zvolen východ“.

Pre úsek „Rýchlostná cesta Zvolen východ – Pstruša“ bolo vydané rozhodnutie o umiestnení stavby vydané Krajským stavebným úradom v Banskej Bystrici č.KSU BB-2009-711/1201-2:OŠSS-Di zo dňa 23.10.2009, ďalej stavebné povolenie a stavby je zrealizovaná a odovzdaná do predčasného užívania. Na základe uvedeného konštatujeme, že predmetné záverečné stanovisko č.744/08-3.4/ml zo dňa 31.3.2009 pre navrhovanú činnosť „Rýchlostná cesta R2 Zvolen západ – Zvolen východ“ **nestratilo platnosť**“.

Z tejto odpovedi jednoznačne vyplýva, že Národná diaľničná spoločnosť, a.s. **úmyselne uviedla vo svojom stanovisku nepravdivé informácie**, nakoľko **pre úsek „Rýchlostná cesta Zvolen západ – Zvolen východ“ nebolo začaté žiadne konanie o umiestnení stavby, ani vydané stavebné povolenie**. Vydané územné rozhodnutie a stavebné povolenie pre stavbu „Rýchlostná cesta Zvolen východ – Pstruša“ nijako nesúvisia s úsekom „Zvolen západ – Zvolen východ“ a s vydaným záverečným stanoviskom z 31.3.2009.

Na základe týchto skutočností „záverečné stanovisko“ z roku 2009 je neplatné a z tohto dôvodu sa teda nemôže jednať ako je uvedené v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania len o „Oznámenie podľa prílohy 8a k zákonu č.24/2006 Z.z.“.

V. Záver

Ako už bolo veľakrát zo strany Mesta Sliač uvedené, vypísaním súťaže, podpísaním zmluvy s víťazným uchádzačom a následnému plneniu **dôjde k ďalšiemu zbytočnému vynakladaniu finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu** na severný variant vedenia rýchlostnej cesty,

nakoľko Mesto Sliač spolu s občianskym združením „Obyvatelia pre Sliač“ bude aj naďalej vyvíjať všetky dostupné možnosti na ochranu prírodných minerálnych zdrojov a svojho územia na ďalší rozvoj. S Mestom Sliač sa „komunikuje“ iba cez médiá, kde sú uvádzané nepodložené argumenty niektorých predstaviteľov vlády tohto štátu. Problém s trasovaním trasy severným variantom nie je o „správaní sa niektorých samospráv, konkrétne Mesta Sliač a spochybňovaní trasy a vymýšľaní si primátora“, ale o odborných podkladoch, vypracovaných posudkoch a ochrane všetkých zložiek životného prostredia v záujme všetkých občanov štátu. Minerálne pramene existujú v tejto lokalite tisíce rokov a jedným neuváženým zásahom môže prísť o ne celá spoločnosť. Ľudia sa menia, ale minerálne pramene, pokiaľ **ich niekto** nezničí zostávajú.

Vedenie trasy severným variantom je tiež v priamom rozpore s platnými zákonmi t.j. aj so zákonom č.538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Podľa § 28 tohto zákona ods.3 je cit.: *v ochrannom pásme II. stupňa zakázané vykonávať všetky činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť fyzikálne, chemické, mikrobiologické a biologické vlastnosti prírodnej liečivej vody alebo prírodnej minerálnej vody, jej využiteľné množstvo, zdravotnú bezchybnosť alebo výdatnosť prírodného liečivého zdroja alebo prírodného minerálneho zdroja.*

Tieto argumenty „nezapadajú“ do plánu NDS, a.s., a preto bez ohľadu na ne, bezhlavo presadzujú severný variant vedenia rýchlostnej cesty, ktorý bol na základe odborných posúdení už **dvakrát zamietnutý.**

Na základe všetkých vyššie uvedených skutočností žiadame Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. na zrušenie vypísanej súťaže z opodstatnených dôvodov uvedených v tomto liste.

MESTO SLIAČ
- 8 -


Ing. Daniel Dunčko
primátor mesta

Na vedomie :

- Predseda vlády SR, Úrad vlády SR, Námestie slobody 1, 813 70 Bratislava
- Úrad pre verejné obstarávanie, Ružová dolina 10, 821 09 Bratislava
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie Slobody č.6, 810 05 Bratislava