

OBJEDNÁVATEĽ:




NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s.

ZHOTOVITEĽ – SKUPINA DODÁVATEĽOV:



A

VYPRACOVAL ING. P.VALENT	KONTROLOVAL ING. Z. ČIERNA	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT ING. G. PETŘVALSKÝ	HLAVNÝ INŽ. PROJEKTU ING. P.VALENT	 Alfa 04 a.s. Jašíkova 6 821 03 BRATISLAVA	
OBJEDNÁVATEĽ NÁRODNÁ DIALENIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s.		OKRES (OBVOD) TRENČÍN			
RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 KRIŽOVATKA D1 – MNÍCHOVA LEHOTA				STUPEŇ DÚR	FORMÁT 39xA4
				DÁTUM 02.2011	Č.ZÁK. 0951-00
				MIERKA	Č.ARCH. 0166
				Č.VÝK.	Č.SÚPR.
SPRIEVODNÁ SPRÁVA					

Obsah

1. Identifikačné údaje	2
1.1 Stavba	2
1.2 Objednávateľ	2
1.3 Projektant	2
1.4 Predchádzajúce dokumentácie stavby	3
2. Zdôvodnenie stavby a jej umiestnenia	3
3. Základné údaje charakterizujúce stavbu	16
3.1 Stručný popis stavby	16
3.2 Plnenie podmienok záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti	17
3.3 Variantné riešenia	22
3.4 Stručná charakteristika územia	23
3.5 Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby	26
4. Členenie stavby	26
4.1 Na stavebné objekty	26
4.2 Technické zariadenia a prevádzkové súbory	30
4.4 Etapy výstavby (termíny)	34
4.5 Samostatne prevádzkovateľné časti	34
5. Vecné a časové väzby	35
5.1 Na okolitú zástavbu	35
5.2 Na inžinierske siete	35
5.3 Na rozostavané a pripravované nadväzné úseky	35
5.4 Na príľahlú cestnú sieť	35
5.5 Koordinácia so zámermi iných investorov (stavebníkov)	37

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. Identifikačné údaje

1.1 Stavba

Názov stavby	:	Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 - Mníchova Lehota
Kraj	:	Trenčiansky
Okres	:	Trenčín
Katastrálne územie	:	Chocholná – Velčice, Opatovce, Veľké Bierovce, Sedličná, Trenčianska Turná, Mníchova Lehota
Druh stavby	:	novostavba
Kategória cesty	:	R 24,5/120, v stiesnených pomeroch (km 0,529 – 1,294) je návrhová rýchlosť znížená na $v_n=100$ km/h.

1.2 Objednávateľ

Názov a adresa objednávateľa	:	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Mlynské nivy 45 821 09 Bratislava
------------------------------	---	--

1.3 Projektant

Názov a adresa projektanta	:	Alfa 04, a.s. Jašíkova 6 821 03 Bratislava IČO 35 889 853 Tel. 02/482 91 486 Fax. 02/482 91 532
Hlavný inžinier projektu	:	Ing. Peter Valent
Cestná profesia	:	Ing. Peter Valent, Ing. Gabriel Petřivalský
Cestná profesia (spolupráca)	:	Ing. Michal Harčarik, Ing. Zuzana Čierna, Ing. Zuzana Štefanková, Ing. Peter Hurajt, Ing. Daniela Pohrebovičová, Ing. Martin Kečkeš, Ing. Vladimír Manas, Ing. Dagmar Kuchárová
Mostné objekty	:	Ing. Tibor Michalka, CSc.
Mostné objekty (spolupráca)	:	Ing. Pavlína Igazová, Ing. Milan Ďurák
Múry	:	Ing. Daniela Pohrebovičová
Slaboprúdové vedenia	:	Datels, s.r.o., Juraj Plavčan
Silnoprúdové vedenia VVN	:	Edwin, s.r.o., Ing. Stanislav Sersen
Silnoprúdové vedenia VN, NN	:	Enermont, s.r.o., Ing. Dušan Banič
Verejné osvetlenie	:	Deltas, s.r.o., Ing. Kolada, Ing. Bútorová
ISRC	:	Datels, s.r.o., Juraj Plavčan
Kanalizácia, vodovody, toky	:	Hypro s.r.o., Ing. Miroslav Škorupa
Plynovody	:	IS projekt, s.r.o., Ing. Jaroslav Švec,
Melioračné systémy	:	Agroprojekt Nitra, s.r.o., Ing. Štefan Matulík
Vegetačné úpravy	:	Ing. Juraj Zviedlík
Odpochívadlo Mníchova Lehota	:	mfm architects, s.r.o., Ing. arch. Branislav Moravík
Vizualizácie	:	Ing. Martin Kečkeš, Ing. Michal Harčarik
Dopr. – inžiniersky prieskum	:	PhDr. Mária Kocianová

Inžinierskogeologický prieskum :	spolupráca Ing. Radovan Červienka, Gabriela Kubáňová INGEO – ighp, s.r.o., koordinácia RNDr. Alexander Záthurecký zodpovedný riešiteľ RNDr. Emília Žabková,
Pedologický prieskum :	Agroprojekt Nitra, s.r.o., Ing. Štefan Matulík
Inventarizácia drevín :	Ing. Juraj Zvädělík
Inventarizácia biotopov :	Vodné zdroje Slovakia, s.r.o., Prof. RNDr. Karol Mičieta, PhD.
Hluková štúdia :	Basler & Hofmann Slovakia, s.r.o., Ing. Adrián Lakošík
Exhalačná (rozptyľová) štúdia :	Doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc.
Korózný a geoelektrický prieskum:	Ing. Vladimír Akuratný – APKO SERVIS
Pyrotechnický prieskum :	AG & E, s.r.o., RNDr. Miroslav Hodál, RNDr. Juraj Vaník
Archeologický prieskum :	Archeologický ústav SAV Nitra, PhD. Matej Ruttkay, CSc.
Geodetický elaborát :	Geodézia Žilina, a.s., Ing. Ján Obšívany
Seizmický prieskum :	RNDr. Jozef Viskup, CSc. - SEISCOMP
Vibroakustický prieskum :	Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Ing. Ján Šimo, CSc.
Záber pozemkov :	Geodézia Žilina, a.s., Ing. Ján Obšívany
Vplyv stavby na ŽP :	Vodné zdroje Slovakia, s.r.o., RNDr. Mária Némethyová
Projekt monitoringu :	Vodné zdroje Slovakia, s.r.o., RNDr. Mária Némethyová
Ekonomická správa :	HBH Ing. Michal Poláček
Náklady stavby :	Ing. Daniela Pohrebovičová

1.4 Predchádzajúce dokumentácie stavby

- TŠ „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava, 12/1998),
- Zámer „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava, 12/1998),
- Správa o hodnotení vplyvov „Cesta R2 Križovatka D1 – Hradište“ (spracoval Enviconsult, s.r.o. Žilina, 11/2003),
- TŠ „Rýchlostná cesta R2 hranica SR/ČR – Hámre“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 01/2006),
- DÚR „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce“ (spracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 02/2010).

2. Zdôvodnenie stavby a jej umiestnenia

Nosným prvkom cestnej komunikačnej siete v území južne od krajského sídla, mesta Trenčín, je cesta I/50. Jej úsek od štátnej hranice CZ/SR po križovatku s diaľnicou D1 (súčasť multimodálneho koridoru „TEN-T“ – V. koridor/doplnková trasa V.a v úseku Bratislava – Žilina – Užhorod“ a zároveň trasa medzinárodného cestného ťahu „TEM2“ v úseku štátna hranica PL/SR – Žilina – Bratislava – štátna hranica SR/A) je trasou „TEM3“ medzinárodných cestných ťahov „TEM“ a hlavnou cestou triedy „A“, cestou „E 50“ siete medzinárodných cestných ťahov „E“. Úsek od križovatky s diaľnicou D1 po križovatku s cestou I/65 v Žiari nad Hronom, je hlavnou cestou triedy „B“, cestou „E 572“ siete medzinárodných cestných ťahov „E“.

Okrem uvádzaných väzieb na medzinárodnú dopravu plní cesta I/50 aj jedinečnú úlohu vnútroštátneho cestného spojenia oblasti stredného Považia s horným Ponitím (Bánovce nad Bebravou, Nováky, Prievidza) a stredným Pohroním (Žiar nad Hronom), pričom na ňu nadväzuje ostatná cestná sieť, z ktorej dominantnou je cesta II/507 ako ďalšia z cestných komunikácií vedená Považím v smere sever - juh (prevažne po ľavej strane Váhu).

Na umiestnenie cesty I/50 v predmetnom území v čase jej výstavby mali rozhodujúci vplyv geomorfologické pomery (výrazné horské pásy Bielych Karpát, Pohronského Inovca a Strážovských

vrchov ťahajúce sa západne, resp. východne od rieky Váh), ktoré spolu s existujúcim osídlením územia výrazne ovplyvnili priestorové vedenie tejto komunikácie.

Skutočnosťou je, že cesta I/50 na viacerých úsekoch prechádza priamo alebo v tesnom dotyku s existujúcou zástavbou, čo výrazne znižuje úžitkové parametre tejto komunikácie a vyvoláva potrebu vybudovať novú komunikáciu vyššej triedy – rýchlostnú cestu.

Účelom výstavby ťahu rýchlostnej cesty R2 je vybudovanie kapacitnej, smerovo rozdelenej štvorpruhovej komunikácie, v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

Opierajúc sa o praktické skúsenosti z realizácie diaľnic a rýchlostných ciest v iných častiach Slovenska je reálne očakávať, že aj po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 dôjde k zníženiu negatívnych dopadov z dopravy na okolie cesty I/50, k zlepšeniu plynulosti a bezpečnosti dopravy v danom území a k zníženiu nehodovosti na komunikáciách. Výstavba rýchlostnej cesty R2 prispeje k zlepšeniu života v okolí existujúcej komunikácie, a to tak v sídlach (pokles premávky presunutím tranzitnej dopravy na rýchlostnú cestu, zníženie prašnosti a množstva exhalátov, realizácia opatrení voči hluku z premávky – protihlukové clony, vegetačné úpravy, úprava existujúcich a vybudovanie nových komunikácií), ako aj v prírodnom prostredí (prečistenie zrážkových vôd z komunikácií). Z hľadiska ekonomie je možné očakávať prínos vo forme zníženia spotreby pohonných látok motorových vozidiel, skrátenie jazdy a úsporu času.

Definovanie siete rýchlostných ciest R1, R2, R3, R4, R5 a R6 bolo realizované Uznesením vlády SR č. 162 zo dňa 21.02.2001 v rámci „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“.

Uznesením vlády SR č. 1084 zo dňa 19.12.2007 k „Programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 až 2010“ došlo, okrem iného, k vyradeniu úseku rýchlostnej cesty R2 od štátnej hranice ČR/SR po križovatku s diaľnicou D1 pri Trenčíne, z ťahu predmetnej rýchlostnej cesty (úsek križovatka D1 pri Trenčíne – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice bol zachovaný).

Uznesenie vlády SR č. 158 zo dňa 03.03.2010 k „Stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020“ zaradilo medzi priority v oblasti cestnej infraštruktúry postupnú realizáciu rýchlostných ciest, a to nielen rýchlostných ciest R3 a R4, ktoré sú súčasťou základnej siete TEN-T, ale aj rýchlostných ciest R1, R2, R5, R6, R7 a R8, ktoré sem nie sú zaradené, avšak z hľadiska vyrovňovania regionálnych rozdielov v SR majú značný význam. Budovanie ostatnej siete rýchlostných ciest (nezaradených do siete TEN-T) bolo viazané na pridelenie finančných zdrojov zo štátneho rozpočtu.

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R2 je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska. Súlad s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentmi, ktorými je SR viazaná zabezpečuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len MDVRR SR).

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R2 je v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR.

Podmienky územnoplánovacej dokumentácie

- **ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja**

ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja spracoval AŽ PROJEKT, s.r.o. Bratislava – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová v 04/1998 – Závazná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 149/1998 Z.z.

Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1/2004 spracoval AŽ PROJEKT, s.r.o. Bratislava – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová v 09/2004 – Závazná časť bola vyhlásená Všeobecným záväzným nariadením TSK č. 7/2004 a schválená Zastupiteľstvom TSK, uznesením č. 260/2004, zo dňa 23.06.2004, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 01.08.2004.

Návrh Zmien a doplnkov ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 2 spracoval AŽ PROJEKT, s.r.o. Bratislava – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová v 12/2009 – materiál je v štádiu prerokovávania.

Poloha rýchlostnej cesty R2 v ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja z roku 1998 a v Zmenách a doplnkoch ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1/2004 zodpovedá návrhu prezentovanému v technickej štúdii „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“, ktorý vychádza z koncepcie prvotného rozšírenia cesty I/50 na štvorpruhovú smerovo delenú komunikáciu kategórie S 22,5/100(80), s cieľovým preradením komunikácie do siete rýchlostných ciest, s kategóriou R 22,5/100(80). Územnoplánovacia dokumentácia nerieši podrobnosti úprav ostatnej cestnej siete, ale predpokladáme, že sa stotožňuje s riešením navrhnutým v predmetnej technickej štúdii (cesta II/507 vedená prieťahom obcami

Trenčianska Turná a Trenčianske Stankovce, preložka ciest III. triedy medzi obcami Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce). Územnoplánovacia dokumentácia rovnako nerieši problematiku nového koridoru cesty I/50 po preradení existujúcej trasy do siete rýchlostných ciest.

Návrh Zmien a doplnkov ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 2 prevzal do svojho riešenia návrh riešenia rýchlostnej cesty R2 z predkladanej DSZ/DÚR (primerane k mierke M 1:100 000 použitej v grafických prílohách), takže vo väzbe na ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja je možné konštatovať, že predkladané riešenie stavby rýchlostnej cesty R2 je v súlade s uvedenou dokumentáciou.

• **ÚPN SÚ Chocholná-Velčice**

Zmeny a doplnky ÚPN SÚ Chocholná-Velčice č. 3/2006 spracoval PIO KERAMOPROJEKT Trenčín a.s. - hl. riešiteľ Ing. arch. K. Ďurenec v 11/2006 – Závazná časť bola vyhlásená Všeobecným záväzným nariadením Obecného zastupiteľstva č. 2/2006 a schválená Obecným zastupiteľstvom na svojom zasadnutí dňa 01.12.2006, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 16.12.2006.

Dôvodom pre vypracovanie „Zmien a doplnkov“ bola potreba aktualizovať súčasnú územnoplánovacia dokumentáciu obce (ÚPN SÚ Chocholná-Velčice, Stavoprojekt Trenčín, 1995), pre umožnenie realizácie plánovaných rozvojových aktivít obce, predovšetkým výstavbu priemyselných parkov lokálneho a vyššieho významu.

Navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R2 kolide s predmetným dokumentom v oblasti navrhovanej okružnej križovatky OK3, a to tým spôsobom, že trvalo zaberá časť územia medzi existujúcou cestou I/50, vetvou križovatky s cestou I/61, potokom Chocholnica a vetvou diaľničnej križovatky (sektor S29 - doterajšie využitie územia ako poľnohospodárske plochy/navrhované využitie územia ako nezastavané funkčné plochy statickej dopravy; sektor S17 - doterajšie využitie územia ako poľnohospodárske plochy/navrhované využitie územia ako plocha biotopovej zelene USES v ochrannom pásme diaľnice) a kolide (aj na opačnej strane cesty I/50) s verejnoprospešnou stavbou ZaD č. 3/2006 TDV 14 – koridorom napájačov VN medzi zónou Sihoť a existujúcimi rozvodnými zariadeniami ZSE a.s.

V tejto súvislosti je však potrebné uviesť, že medzi zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného a technického vybavenia výrobného územia uvedené v ZaD, patria:

- rešpektovanie koridoru pre navrhovanú trasu R2 v kategórii R22,5/100,
- pri zámere zriadiť stavbu v OP ciest I/50, I/61 a diaľnice D1 je nevyhnutné postupovať v súlade s platným cestným zákonom, a taktiež dokumentáciu priebežne konzultovať s dotknutými orgánmi a právnickými osobami, prednostne však so SSC, KÚ pre CDaPK a MDPT SR (dnes MDVRR SR).

Vo väzbe na avizované strety záujmov, bude pri príprave oboch stavieb dôležité nájsť dohodu, pričom vzhľadom na význam a možnosti úprav riešení, očakávame zmenu v trasovaní kolektora vedenia VN.

Zmeny ÚPN SÚ Chocholná-Velčice č. 2/2007 spracoval PIO KERAMOPROJEKT Trenčín a.s. - hl. riešiteľ Ing. arch. K. Ďurenec v 04/2007 – Závazná časť bola vyhlásená Všeobecným záväzným nariadením Obecného zastupiteľstva č. 3/2007 a schválená Obecným zastupiteľstvom na svojom zasadnutí dňa 23.11.2007, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 14.11.2007.

Dôvodom pre vypracovanie „Zmien a doplnkov“ bola potreba aktualizovať súčasnú územnoplánovacia dokumentáciu tak, aby umožňovala rozvojové aktivity obce v oblasti obytnej zóny „Zábrežie – pravá časť“.

Navrhovaná stavba rýchlostnej cesty je v súlade s predmetným územnoplánovacím dokumentom., nakoľko záujmové územie zmeny je situované priamo v intraviláne obce.

• **ÚPN SÚ Opatovce**

ÚPN obce Opatovce spracovala SK – Valencia, s.r.o. Považská Bystrica – hl. riešiteľ Ing. arch. V. Leszay, v 03/2007 - Závazná časť bola vyhlásená Všeobecným záväzným nariadením Obecného zastupiteľstva č. 3/2007 a schválená Obecným zastupiteľstvom uznesením č. 59/2007 na svojom zasadnutí dňa 21.11.2007, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 07.12.2007.

Obec doteraz nemala spracovanú ani rozpracovanú žiadnu územno-plánovacia dokumentáciu. Cieľom riešenia bola potreba vytvorenia kompaktnej zástavby sídla Opatovce pri zachovaní vlastného charakteru vyplývajúceho z prírodných daností osídlenia.

Navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R2 kolide so záujmovým územím obce iba nepatrne, a to v oblasti navrhovanej okružnej križovatky OK3 (časti vetiev z diaľnice do križovatky a z križovatky na cestu I/61), v oblasti navrhovanej okružnej križovatky OK1 (časť vetvy z križovatky na diaľnicu) a na samotnej diaľnici D1 (úpravou kolektora a jeho pripojenia na diaľnicu).

V tejto súvislosti je možné konštatovať, že navrhované prvky stavby rýchlostnej cesty nie sú v zásadnom rozpore s navrhovaným funkčným využitím územia, a to z dôvodu, že doterajšie funkčné využitie dotknutého územia sa v územno-plánovacej dokumentácii nemení (oblasť OK3 – orná pôda, oblasť OK1 a diaľnice – trvale trávnaté porasty).

Stavba rýchlostnej cesty nie je v rozpore so žiadnou z verejnoprospešnou stavbou ÚPN obce Opatovce (patria sem skupinový vodovod, kanalizácia obce a ČSOV, dopravné a technické zariadenia k navrhovaným plochám). Stavbou dotknutý skupinový vodovod „Štvrtok n/V. – Trenčín“, ktorým je zásobovaná časť obce, bude bodovo preložený z dôvodu zabezpečenia požadovaných parametrov v mieste križovania s hlavnou trasou. To isté je možné uviesť v súvislosti s križovaním odpadového výtlakového potrubia kanalizácie obce východne od ľavobrežnej hrádze Váhu.

• **ÚPN SÚ Veľké Bierovce**

ÚPN obce Veľké Bierovce spracovala Projektová kancelária Ing. arch. Pavol Beznák, v roku 2005. Závazná časť bola schválená Obecným zastupiteľstvom uznesením č. 21/2006 na svojom zasadnutí dňa 16.02.2006.

Územný plán obce nemá v sebe zapracovaný zámer vybudovania rýchlostnej cesty R2 – ako verejnoprospešnú stavbu uvádza miestnu komunikáciu „A“ v lokalite navrhovanej zástavby IBV pri Turnianskom potoku.

Navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R2 prechádza katastrálnym územím obce v dĺžke cca 2 km, pričom západne od kanálu Váhu zasahuje aj do plôch funkčného určenia – plochy výroby a skladov (územie ohraničené účelovou komunikáciou do Agrokombinátu a ochranným pásom územia pozdĺž kanála). Východne od rieky Váh zasahuje iba do plôch ornej pôdy.

Problematika vedenia rýchlostnej cesty územím navrhovaných plôch výroby a skladov bola jednou z najcitlivejších otázok prerokovávaného technického riešenia stavby - samospráva obce s navrhnutým riešením súhlasila. Zásadne nesúhlasné stanovisko voči trasovaniu rýchlostnej cesty prezentoval, a zotrval na ňom, majiteľ Záhradného centra, p. Bolech. Stret záujmov s firmou Erson Recycling, s.r.o., rozvíjajúcou svoje aktivity v juhovýchodnej časti predmetného územia, sa podarilo doriešiť. Pri riešení vyvolaných investícií viažucich sa na návrh okružnej križovatky OK2 sa prihliadalo aj na zámer spomínanej verejnoprospešnej stavby.

Doplnok č. 1/2007 ÚPN obce Veľké Bierovce spracoval AŽ PROJEKT, s.r.o. Bratislava – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová,

- požiadavka na vypracovanie Doplnku vznikla na základe požiadavky firmy DNV Energo, a.s. Dubnica na d. Váhom, za účelom podnikateľského zámeru (výroby a služby) na pozemku evidovanom na LV č. 483,
- podklady k spracovaniu Doplnku č. 1/2007 obec zaslala spracovateľovi 08/2008, vyjadrenia príslušných orgánov v 12/2008,
- v riešení problematiky následne nastal útlm – Doplnok č.1/2007 nebol doteraz schválený.

• **ÚPN SÚ Trenčianske Stankovce**

ÚPN SÚ Trenčianske Stankovce (doteraz platný) spracoval PPÚ Bratislava v roku 1974,

Doplnok ÚPN SÚ Trenčianske Stankovce spracoval Stavoprojekt Trnava v roku 1987,

Doplnok č. 1 k SÚP Trenčianske Stankovce spracoval OÚURA Trenčín v roku 1992,

Doplnok č. 2 k SÚP Trenčianske Stankovce spracoval APEL Trenčín v roku 1993,

Zmena a doplnok č. 3 územný plán obce Trenčianske Stankovce spracoval Projektová kancelária Ing. arch. Beznák v roku 2003,

Doplnok č. 4 územný plán obce Trenčianske Stankovce spracoval Projektová kancelária Ing. arch. Beznák v roku 2005,

Doplnok č. 5 územný plán obce Trenčianske Stankovce spracoval AŽ PROJEKT Bratislava – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová, v roku 2006,

Návrh Územný plán obce Trenčianske Stankovce spracoval AŽ PROJEKT Bratislava 11/2006 – hl. riešiteľ Ing. M. Krumpolcová, v 10/2010 - materiál je v štádiu prerokovávania.

Dôvodom pre vypracovanie ostatnej verzie územného plánu bola skutočnosť, že existujúca územno-plánovacia dokumentácia bola schválená v roku 1974 a následne viackrát upravovaná, pričom ciele definované v minulosti sa z dnešného pohľadu javia ako prekonané a málo účinné pre potreby definovania priestorovej a funkčnej regulácie územia obce.

Do návrhu ÚPN bolo premietnuté v tom čase rozpracované riešenie stavby rýchlostnej cesty R2, takže v niektorých prvkoch sa predkladaná dokumentácia odlišuje od návrhu ÚPN.

Vo väzbe na hlavnú trasu a vyvolanú úpravu cesty I/50 a súvisiacich ciest III. triedy v smere na Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce je zhoda v riešení. Rozdielne riešenie nemotoristickej dopravy v profile Priemyselná zóna – Centrum obce je dôsledkom zapracovania druhého z 2 variantných riešení v etape ich vyhodnocovania. S prihliadnutím na stanoviská krajského a obvodného úradu dopravy, ako aj na výsledky orientačného ekonomického porovnania navrhovaných riešení bolo nakoniec prijaté riešenie s vedením preložky cesty I/50 v úrovni existujúcej cesty, a tým úrovňovým vedením nemotoristickej dopravy naprieč touto komunikáciou (do ÚPN bolo zapracované riešenie, v ktorom je preložka cesty I/50 vedená ponad novú nemotoristickú komunikáciu výškovo umiestnenú v úrovni existujúceho terénu).

• **ÚPN SÚ Trenčianska Turná**

ÚPN SÚ Trenčianska Turná (doteraz platný) spracovalo združenie APEL v roku 1993 – dokumentácia bola schválená uznesením Obecného zastupiteľstva Trenčianska Turná č. 87/1993 zo dňa 26.05.1993,

Zmeny a doplnok č. 1 ÚPN SÚ obce Trenčianska Turná spracovalo Združenie pre obnovu a rozvoj územia – hl. riešiteľ Ing. arch. J. Kvasnica, v 06/2007,

Návrh Doplnku č. 1 ÚPN SÚ obce Trenčianska Turná spracovalo Združenie pre obnovu a rozvoj územia – hl. riešiteľ Ing. arch. J. Kvasnica, v 03/2008.

Aktualizácia územno-plánovacej dokumentácie obce vyplynula z potreby vytvorenia optimálnych územných podmienok pre využitie potenciálu obce. Novým faktorom vstupujúcim do územia bola možnosť využitia geotermálnych vôd.

Cieľom návrhu doplnku bola zmena funkčného využitia časti územia z funkcie plochy poľnohospodársky využívannej krajiny na funkciu bývania, resp. výroby a sklady.

Celkovo bolo spracovaných 10 lokalít zmien a doplnkov (4 x bývanie, 2 x priemysel a obchod s možnosťou polyfunkcie, 1 x oddych a rekreácia, 2 x rozvoj dopravy).

Vo väzbe na navrhovanú stavbu rýchlostnej cesty je možné uviesť, že územno-plánovacia dokumentácia zohľadňuje tento zámer (rýchlostná cesta R2 je zaradená do zoznamu verejnoprospešných stavieb), pričom v grafických častiach zobrazuje polohu tejto komunikácie iba schematicky v polohe koncepčne zhodnej s navrhovaným riešením (mimo koridoru existujúcej cesty I/50, s vedením trasy južne od areálu PD), pričom v textovej časti pripúšťa zmenu polohy tejto komunikácie po vypracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie cesty. Technické riešenie navrhovanej stavby rýchlostnej cesty rešpektuje aj verejnoprospešnú stavbu technickej infraštruktúry – vybudovanie elektrického vedenia 2 x 400 kV Bošáca – Bystričany – Horná Ždaňa (v k.ú. Trenčianska Turná je koridor pre vedenie mimo záujmové územie stavby rýchlostnej cesty – južne).

Z navrhovaných lokalít zmeny ÚPN súvisia so stavbou rýchlostnej cesty lokalita č. 06 „Priemyselná zóna Nad tehelnou“ a lokalita č. 10 „Komunikácia II/507“.

Lokalita č. 06 je situovaná po ľavej strane potoka Hámrov (km 6,7 R2). Trasovanie cesty R2 prerokované a odsúhlasené so samosprávou obce, pričom navrhovaný mostný objekt 215 má parametre umožňujúce dobudovanie prístupovej komunikácie do uvedenej lokality.

V rámci riešenia preložky cesty I/50 pri Trenčianskych Stankovciach, bolo pri návrhu okružnej križovatky OK2 prihladené aj na zámer prezentovaný v lokalite č. 10 – vybudovanie preložky cesty II/507 severozápadným obchvatom obce (následne západným obchvatom obce Trenčianske Stankovce).

• **ÚPN SÚ Mníchova Lehota**

ÚPN obce Mníchova Lehota spracovala Slovenská agentúra životného prostredia, Centrum zložiek životného prostredia Žilina – hl. riešiteľ Ing. arch. Z. Brzá, v 05/2010. ÚPN je v schvaľovacom procese – po schválení zo strany KSÚ sa očakáva jeho schválenie Obecným zastupiteľstvom, čím nadobudne platnosť.

Obec doteraz nemala spracovanú ani rozpracovanú žiadnu územno-plánovaciu dokumentáciu. Cieľom riešenia bolo stanoviť optimálne možnosti rozvoja riešeného územia a skoordinať jeho funkčné usporiadanie na základe zhodnotenia súčasného stavu územia, stanoviť výhľady z hľadiska sídelného potenciálu, krajinárskeho, ochrany PPF a ochrany a tvorby životného prostredia.

Podkladmi pre tvorbu ÚPN boli vypracovaná DSZ/DÚR stavby „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce (Dopravoprojekt, a.s., 02/2010) a rozpracované riešenie DSZ/DÚR stavby „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“.

Vo väzbe na navrhovanú stavbu rýchlostnej cesty je možné uviesť, že územno-plánovacia dokumentácia akceptuje tento zámer (rýchlostná cesta R2 je zaradená do zoznamu verejnoprospešných stavieb), pričom v grafických častiach zobrazuje polohu hlavnej trasy v súlade s predkladanou dokumentáciou. Vzhľadom na skutočnosť, že k zmene riešenia navrhovaného odpočívadla Mníchova Lehota došlo až po spracovaní ÚPN, nezobrazuje tento aktuálne riešenie s obojsmerným sprístupnením odpočívadla, ako aj návrh sprístupnenia územia juhozápadne od rýchlostnej cesty, poľnou cestou (tento zámer vychádza z požiadavky obce, užívateľa pozemkov PD Soblahov a ROEP-u).

Stavba rýchlostnej cesty nie je v rozpore ani s ostatnými verejnoprospešnými stavbami, z ktorých stavbe najbližšou je výstavba elektrického vedenia 2 x 400 kV Bošáca – Bystričany – Horná Ždaňa (v k.ú. Mníchova Lehota sa trasa prichádzajúca z k.ú. Trenčianska Turná lomí juhovýchodným smerom, do súbehu s rýchlostnou cestou).

Záverečné stanovisko z posúdenia navrhovanej činnosti z hľadiska ŽP

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného pre navrhovanú činnosť „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište“ podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, odporučilo Ministerstvo životného prostredia SR vo svojom Záverečnom stanovisku (č. 82/04–1.6) dňa 25.10.2005 pre realizáciu nasledovný variant:

- v úseku od diaľnice D1 po Mníchovu Lehotu (začiatok úseku) bude trasa červeného variantu modifikovaná podľa výsledku dopravno-technickej štúdie pre širšiu oblasť Trenčína s cieľom optimalizácie riešenia trasy R2 vo vzťahu k cestnej sieti;
- v úseku od Mníchovej Lehoty po Svinnú **červený variant Č2** riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50.

Z podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti odporúčaných v Záverečnom stanovisku sa predmetného úseku rýchlostnej cesty dotýkali nasledovné odporúčania (uvádzame iba významnejšie, súvisiace projektovou prípravou stavby):

1. Vybraný variant vedenia rýchlostnej cesty R2 zosúladiť s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých sídiel.
2. Pred vypracovaním dokumentácie pre územné rozhodnutie vykonať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov spresniť environmentálno-technické vedenie trasy.
3. V rámci prípravy stavby vypracovať projekt zatriedenia odpadov vznikajúcich počas výstavby a spôsob nakladania s odpadmi a ich likvidácie.

4. Prehodnotiť spôsob čistenia odpadových vôd z cestnej kanalizácie tak, aby boli zachytávané nerozpustné látky i ropné látky súčasne.
5. Zabezpečiť vypúšťanie vôd do recipientov s dostatočným prietokom, aby nedochádzalo k zmene chemických vlastností povrchových vôd.
6. Realizovať mostný objekt v staničení 17,800 (jarok), aby bola zabezpečená obslužnosť územia za cestou.
7. Realizovať protihlukovú clonu sídla v obci Trenčianska Turná, ktoré nie je chránené zemným valom, vrátane častí vyčlenených na IBV.
8. Vybudovať protihlukovú clonu od km 16,8 po 17,3 po pravej strane cesty.
9. Riešiť prístup občanov do poľnohospodárskeho podniku Agrokombinát a.s. Veľké Bierovce a do priemyselnej časti na opačnej strane cesty R2, ktorá je na to určená v ÚPN obce.
10. V prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality určené príslušným orgánom štátnej ochrany prírody a krajiny.
11. V mieste kríženia variantov s terestrickým biokoridorom a biocentrami vybudovať zábrany proti kolízii s migrujúcimi živočíchmi a umožniť tak ich voľný prechod.
12. V rámci DÚR venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skryvkového materiálu.
13. Navrhnuť a realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do podlažia.
14. V ďalšej projektovej príprave zabezpečiť sprístupnenie územia, aby mohlo byť využívané bez obmedzení – poľné, lesné cesty a pod.
15. Dočasne zabranú pôdu je potrebné rekultivovať podľa odborne vypracovaných projektov spätnej rekultivácie.
16. Zabezpečiť umiestnenie stavebných dvorov mimo zastavané územie a mimo PHO na pôde s nízkou bonitou.
17. Aktualizovať výpočet hlukovej záťaže, navrhnuť primerané opatrenia na elimináciu hluku v zastavanom území a prepočítať účinnosť navrhovaných opatrení.
18. Vypracovať imisnú štúdiu podľa platných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia vrátane zhodnotenia koncentrácií benzénu a jeho vplyvu na zdravie človeka a životné prostredie.
19. Podľa §41 ods. 3 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu žiada pred realizáciou trasy schválený variant predložiť správneho orgánu z hľadiska pamiatkovej ochrany územia.

Všetky vyššie uvedené požiadavky boli zapracované do technického riešenia navrhovanej stavby.

Predchádzajúce prerokovania a závery z rokovaní

Vypracovaniu DÚR stavby „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“ predchádzala niekoľkoročná pred investičná príprava tohto zámeru (zoznam dokumentácií je uvedený v stati 1.4 tejto správy), v rámci ktorej bolo navrhnutých, preverených a prerokovaných viacero variantných riešení zlepšenia dopravy na cestnom ťahu E 572. Na základe komplexného hodnotenia, v ktorom jednu z rozhodujúcich úloh zohral proces posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. (posudzovanie vplyvov na životné prostredie) bolo určené, že najpriateľnejším riešením bude modernizácia existujúceho dopravného koridoru, v zadaní premietnutá do požiadavky na návrh novej rýchlostnej komunikácie, nezávisle od existujúcej cesty I/50, zabezpečujúcej dopravnú obslužnosť južnej časti krajského sídla a príľahlých samostatných obcí.

Ako sa v úvode prác na predmetnej DÚR ukázalo, tento zámer bol súhlasne prijatý orgánmi štátnej správy a samosprávami dotknutých obcí, a to aj z dôvodu, že toto riešenie odbúrало jedno z negatív predchádzajúceho koncepčného riešenia – nevyhnutnosti vytvorenia náhradnej/súbežnej cesty, za stavbou rýchlostnej cesty zabratej cesty I/50 (predpokladaná trasa - preložka I/50 západným obchvatom obce Kostolná- Záriečie + cesta I/61 v smere na Trenčín + juhovýchodný obchvat mesta Trenčín/úsek 1.etapy preložky cesty I/61 + cesta II/507 po Trenčiansku Turnú + cesta III/50762 s prieťahom obce Mníchova Lehota) a s rozsiahlymi naviac vyvolanými úpravami komunikácií (preložka cesty II/507 medzi Trenčianskymi Stankovcami a Trenčianskou Turnou – dĺžka 2142 m, preložka cesty III/50267 – dĺžka 2391 m, preložka cesty III/50775 – dĺžka 1516 m).

Dopravno-výkonnostné požiadavky, nehodovosť, bezpečnosť premávky

Komplexný rozbor danej problematiky je obsahom prílohy E.1 „Dopravno-inžinierske podklady“ – významnejšie údaje z nej sú prezentované v stati 6.2 technickej správy.

V dotknutom území bola v roku 2005 pri celoštátnom sčítaní dopravy zistená veľká dopravná práca uvedená v nasledujúcej tabuľke.

INTENZITA DOPRAVY – SÚČASNÝ STAV – ROK 2005
(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	2 863	1 890	4 753
80027	I/50 Chocholná – Trenč. Stankovce	7 408	4 204	11 612
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	7 520	3 426	10 946
80630	I/50 Mníchova Lehota	8 032	2 751	10 783
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	17 799	8 171	25 970
87120	D1 Chocholná - Trenčín	20 611	6 434	20 611
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	3 904	752	4 656
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	4 317	852	5 169
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 147	797	1 944
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	13 157	1 520	14 677

Vývoj intenzity dopravy v území vykazuje rýchlejší rast, ako bol celoslovenský priemer.

Analýza dopravnej nehodovosti vykonávaná SSC dokumentuje nehodovosť podľa dopravného významu – v Trenčianskom kraji bola v rokoch 2008 a 2009 nasledovná bilancia dopravných nehôd:

	Cesty I. triedy		Cesty II. triedy		Cesty III. triedy	
	Počet DN	Hustota DN/km dĺžky/rok	Počet DN	Hustota DN/km dĺžky/rok	Počet DN	Hustota DN/km dĺžky/rok
Rok 2008	1 513	4,92	850	2,43	498	0,44
Rok 2009	559	1,87	341	0,98	213	0,19

Priemerná hustota dopravných nehôd na cestách v okrese Trenčín dosiahla v roku 2008 hodnotu 2,15 DN/km dĺžky/rok a v roku 2009 hodnotu 0,84 DN/km dĺžky/rok. Celoslovenský priemer v uvedených rokoch predstavoval hodnoty 1,38 resp. 0,63 DN/km dĺžky/rok.

V dotknutom území nebola v rokoch 2008 a 2009 evidovaná kritická nehodová lokalita. Z poznatkov získaných priamou obhliadkou záujmového územia stavby vyplýva, že problémovými úsekmi na ceste I/50 sú úsek v križovatke s cestou I/61 a nadväzujúcej križovatke s diaľnicou D1 (viacero nedostatkov vyplývajúcich z dopravného riešenia diaľničnej križovatky a vzájomnej polohy oboch križovatiek – okrem iného aj chýbajúci pripájací pruh pre smer D1 Bratislava – I/50 Bánovce), úsek pred premostením rieky Váh s viacerými pripojeniami vedľajších účelových komunikácií (Agrokombinát, Záhradné centrum Veľké Bierovce, Dalitrans, zjazdy k Biskupickému kanálu), úsek v dotyku s obcou Trenčianske Stankovce (s väzbou na obce Opatovce a Veľké Bierovce, ako aj priemyselnú zónu, situované na opačnej strane cesty), úseky viažuce sa na 2 križovatky s cestou II/507 (prvá pri Trenčianskych Stankovciach navyše aj s cestou III/507075 smer Trenčianska Turná, druhá pri Trenčianskej Turnej ako mimoriadne dôležitý komunikačný prístup z juhu do mesta Trenčín).

Poznanie vývoja a súčasného stavu dopravnej situácie v území je rozhodujúcou podmienkou pre plánovanie a projektovú prípravu. Znalosť súčasného stavu je dôležitá pre analýzu príčin existujúcich dopravných problémov. Navrhované technické riešenie tak má možnosť odstrániť nedostatky a efektívne zlepšovať podmienky pre dopravu nie len v blízkej budúcnosti, ale aj vo vzdialenejšom časovom horizonte. Práve pre tieto dôvody je potrebné zaoberať sa údajmi o budúcich (očakávaných) dopravných nárokoch v kontexte pôsobenia širších dopravných vzťahov. Takéto údaje poskytuje dopravná prognóza, ktorá v miere zodpovedajúcej súčasnej miere poznania charakterizuje a štruktúruje údaje o predpokladanom vývoji dopravy, požiadavkách a nárokoch na dopravné služby. Dopravná prognóza je zároveň podkladom pre zhodnotenie výkonnosti dopravnej infraštruktúry, efektívnosti vynaložených investícií a očakávaných vplyvov na životné prostredie.

Dopravná prognóza bola spracovaná pre časové horizonty rokov 2015, 2025, 2035, pričom predpokladaný teoretický rok uvedenia predmetného úseku rýchlostnej cesty R2 do prevádzky je rok 2015.

Dopravná prognóza bola spracovaná pre dva scenáre vývoja - stav bez realizácie investície a stav s realizovanou investíciou.

Pri výpočte dopravnej prognózy bola zohľadnená atraktivita dotknutého územia. V rámci znalosti dostupných informácií bol zohľadnený rýchlejší nárast intenzity dopravy súvisiaci s plánovanými logistickými parkami a priemyselnými zónami v dotyku s územím.

V nasledujúcich tabuľkách uvádzame dopravnú prognózu pre jednotlivé časové horizonty oboch scenárov vývoja.

INTENZITA DOPRAVY – STAV BEZ INVESTÍCIE – ROK 2015

(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	3 611	1 966	5 577
	I/50 I/61 – D1	7 529	2 887	10 416
80027	I/50 Chocholná – III/50267	10 948	4 525	15 473
80027	I/50 III/50267 – II/507	10 932	4 352	15 284
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	11 202	4 570	15 772
80630	I/50 Mníchova Lehota	14 099	4 820	18 919
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	28 349	6 946	35 295
87120	D1 Chocholná - Trenčín	22 325	5 911	28 236
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	5 083	1 062	6 145
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	4 941	1 041	5 982
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 265	667	1 932
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	6 129	1 722	7 851
	III/50267	529	119	648
	III/50719	1 150	284	1 434
	III/50775	564	276	840

INTENZITA DOPRAVY – STAV BEZ INVESTÍCIE – ROK 2025

(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	4 188	2 281	6 469
	I/50 I/61 – D1	8 734	3 349	12 083
80027	I/50 Chocholná – III/50267	12 699	5 249	17 948
80027	I/50 III/50267 – II/507	12 680	5 048	17 728
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	12 994	6 301	19 295
80630	I/50 Mníchova Lehota	16 352	5 592	21 944
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	34 020	8 267	42 287
87120	D1 Chocholná - Trenčín	26 790	7 034	33 824
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	5 896	1 232	7 128
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	5 731	1 208	6 939
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 454	773	2 227
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	7 110	1 998	9 108
	III/50267	613	138	751
	III/50719	1 334	329	1 663
	III/50775	654	317	971

INTENZITA DOPRAVY – STAV BEZ INVESTÍCIE – ROK 2035

(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	4 648	2 532	7 180
	I/50 I/61 – D1	9 695	3 717	13 412
80027	I/50 Chocholná – III/50267	14 096	5 827	19 923
80027	I/50 III/50267 – II/507	14 074	5 604	19 678
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	14 423	5 885	20 308
80630	I/50 Mníchova Lehota	18 151	6 207	24 358
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	41 123	9 507	50 630

87120	D1 Chocholná - Trenčín	32 809	8 089	40 898
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	6 546	1 368	7 914
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	6 361	1 341	7 702
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 614	858	2 472
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	7 892	2 218	10 110
	III/50267	680	153	833
	III/50719	1 480	3 656	1 845
	III/50775	726	352	1 078

INTENZITA DOPRAVY – STAV S INVESTÍCIOU – ROK 2015
(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
	R2 Chocholná – Trenčianska Turná	9 878	3 915	13 793
	R2 Trenčianska Turná – pôvodná I/50	9 660	3 785	13 445
	Privádzač Trenčín	5 060	1 671	6 731
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	3 611	1 966	5 577
	I/50 I/61 – D1	7 529	2 887	10 416
80027	I/50 Chocholná – III/50267	1 070	610	1 680
80027	I/50 III/50267 – II/507	1 054	437	1 491
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	1 324	655	1 979
80630	I/50 Mníchova Lehota	4 439	1 035	5 474
	I/50 po napojení R2	12 004	4 032	16 036
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	28 349	6 946	35 295
87120	D1 Chocholná - Trenčín	22 325	5 911	28 236
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	5 083	1 062	6 145
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	4 941	1 041	5 982
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 265	667	1 932
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	6 129	1 722	7 851
	III/50267	529	119	648
	III/50719	1 150	284	1 434
	III/50775	564	276	840

INTENZITA DOPRAVY – STAV S INVESTÍCIOU – ROK 2025
(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
	R2 Chocholná – Trenčianska Turná	11 458	4 541	15 999
	R2 Trenčianska Turná – pôvodná I/50	11 206	4 391	15 597
	Privádzač Trenčín	5 870	1 938	7 808
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	4 188	2 281	6 469
	I/50 I/61 – D1	8 734	3 349	12 083
80027	I/50 Chocholná – III/50267	1 241	708	1 949
80027	I/50 III/50267 – II/507	1 222	507	1 729
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	1 536	760	2 296
80630	I/50 Mníchova Lehota	5 146	1 201	6 347
	I/50 po napojení R2	13 925	4 677	18 602
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	34 020	8 267	42 287
87120	D1 Chocholná - Trenčín	26 790	7 034	33 824
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	5 896	1 232	7 128
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	5 731	1 208	6 939
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 454	773	2 227
81820	II/507 Mníchova.Lehota - Trenčín	7 110	1 998	9 108
	III/50267	613	138	751
	III/50719	1 334	329	1 663
	III/50775	654	317	971

INTENZITA DOPRAVY – STAV S INVESTÍCIOU – ROK 2035
(skutočné vozidlá za 24 hod. v profile)

Sčítací úsek	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky voz. spolu
	R2 Chocholná – Trenčianska Turná	12 718	5 041	17 759
	R2 Trenčianska Turná – pôvodná I/50	12 439	4 874	17 313
	Privádzač Trenčín	6 516	2 159	8 667
80016	I/50 Kostolná – Chocholná	4 648	2 532	7 180
	I/50 I/61 – D1	9 695	3 717	13 412
80027	I/50 Chocholná – III/50267	1 378	786	2 164
80027	I/50 III/50267 – II/507	1 356	563	1 919
80026	I/50 Trenč. Stankovce - Mníchova Lehota	1 705	847	2 549
80630	I/50 Mníchova Lehota	5 712	1 333	7 045
	I/50 po napojení R2	15 457	5 131	20 648
87110	D1 Nové Mesto – Chocholná	41 123	9 507	50 630
87120	D1 Chocholná - Trenčín	32 809	8 089	40 898
80270	I/61 Nové Mesto – Chocholná	6 546	1 368	7 914
80030	I/61 Chocholná - Trenčín	6 361	1 341	7 702
82250	II/507 Trenč. Stankovce	1 614	858	2 472
81820	II/507 Mníchova. Lehota - Trenčín	7 892	2 218	10 110
	III/50267	680	153	833
	III/50719	1 480	3 656	1 845
	III/50775	726	352	1 078

Posúdenie výkonnosti navrhovaných technických riešení komunikácií bolo spracované pre najzaťaženejší stav – rok 2035. V danej oblasti boli posudzované medzikrižovatkové úseky rýchlostnej cesty (Križovatka Chocholná – Križovatka Trenčianska Turná a Križovatka Trenčianska Turná – Križovatka Mníchova Lehota), samotné križovatky Chocholná a Trenčianska Turná na ceste R2, ako aj okružné križovatky OK2 a OK4 na ceste I/50.

Z dopravného posúdenia rýchlostnej cesty R2 vyplýva, že doprava bude na danom úseku vedená plynule. Po stavebnej úprave križovatka Chocholná kapacitne vyhovuje ako celok, rovnako ako jej dielčie časti, jednotlivé okružné a stykové križovatky. Novovzniknutá mimoúrovňová križovatka na rýchlostnej ceste R2 s názvom Trenčianska Turná, taktiež kapacitne vyhovuje s dostatočnými rezervami. Daná križovatka kapacitne vyhovuje aj pre prípad nutného presmerovania dopravy, keby bola dočasne rýchlostná cesta R2 napojená (resp. ukončená) na ceste I/50.

Dopravno-ekonomické hľadiská

Účelom projektovanej investície je odstrániť všetky negatíva na trase medzinárodného ťahu E572 medzi diaľnicou D1 a Mníchovou Lehotou a spolu s ostatnými nadväzujúcimi stavebnými úsekmi rýchlostnej cesty R2 vytvoriť komunikáciu vyššej kategórie na významnom tranzitnom ťahu prichádzajúcom z Čiech a smerujúcom naprieč Slovenskom až po Košice.

Cesta I/50 je vo veľkej miere využívaná ťažkou nákladnou dopravou, čo kladie zvýšené nároky na dopravnú infraštruktúru. Súčasná cesta I/50 však nie je dostatočne prispôsobená pre ťažkú nákladnú dopravu, predovšetkým v úseku východne od Mníchovej Lehoty.

Problémom riešeného úseku nie je ani tak smerové a výškové vedenie cesty, resp. jeho šírkové usporiadanie, ale predovšetkým nekvalitný povrch vozovky (spôsobujúci zhoršenie komfortu jazdy a zvýšené náklady na údržbu a opravy vozidiel) a dopravne nedostatočne riešená väzba na súvisiacu cestnú sieť. V časti trasy dochádza k bezprostrednému kontaktu, s inak riedkym osídlením, a z toho vyplývajúcich negatívnych vplyvov (nehodovosť, hluk, prašnosť, a pod.).

Negatíva súčasného stavu sa budú s rastúcim dopravným zaťažením v budúcnosti zhoršovať, a preto je nevyhnutné vybudovaním rýchlostnej cesty R2, čo najskôr pristúpiť k oddeleniu tranzitnej a miestnej dopravy.

Ekonomický rozbor štúdií a projektov cestných a diaľničných stavieb sa vykonáva pomocou nákladovo - výnosovej analýzy. Analýza je založená na porovnaní a zhodnotení pozitívnych aj negatívnych vplyvov týchto stavieb na dopravu, na okolie komunikácie a na potrebné zdroje v peňažnom vyjadrení. Sledované sú náklady a výnosy počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie a to jednak na riešenej ceste, ako aj na ovplyvnenej sieti súvisiacich komunikácií.

Pri hodnotení cestných a diaľničných stavieb sa sledujú tieto náklady a účinky:

- Náklady na dopravnú cestu
 - náklady na výstavbu a rekonštrukciu
 - náklady na údržbu a opravy cesty
- Prevádzkové náklady účastníkov premávky
 - náklady na spotrebované pohonné hmoty (PH) a mazadlá
 - náklady na opravy a údržbu vozidiel
 - mzdy posádok nákladných vozidiel a ostatné náklady a réžie nákladnej dopravy
 - odpisy dopravných prostriedkov
- Celospoločenské straty vplyvom spotreby času cestujúcich
- Celospoločenské straty vplyvom nehodovosti

Výpočtovým programom HDM-4 je zisťované, ako kapacitné a kvalitatívne parametre zadáných ciest vyhovujú výhľadovému dopravnému zaťaženiu. Pritom sú sledované rýchlosti pohybu vozidiel, prevádzkové náklady a spotreby s ohľadom na šírkové, smerové, sklonové a rýchlostné pomery na komunikácii.

Charakteristiky dopravného prúdu a jeho spotreby sú zisťované nielen v špičkových hodinách, ale počas celého roka v celej škále vyskytujúcich sa hodinových intenzít. To znamená, že je zachytený aj pohyb vozidiel v čase priemernej a nižšej sedlovej intenzity dopravy. Na základe toho je možné analyzovať dopravné a prevádzkové pomery na riešenej komunikácii komplexne.

Výstavba rýchlostnej cesty R2 diaľnica D1 – Mníchova Lehota je posúdená metódou „Vnútné výnosové percento“ (Internal rate of return – IRR, tiež Stupeň výnosnosti), t.j. dynamickou metódou, ktorá s použitím diskontovania zohľadňuje meniacu sa hodnotu peňazí v čase a všima si náklady a úspory počas celej životnosti investície. Pri hodnotení sú kvantifikované úspory navrhovaného úseku v porovnaní s existujúcim stavom (nulovým variantom). Vnútné výnosové percento vyjadruje mieru návratnosti investovaného kapitálu a je použiteľný aj pre stanovenie poradia stavieb. Najvýhodnejšia je investícia, ktorá dosahuje maximálnu hodnotu IRR. Táto metóda je akceptovaná aj medzinárodnými finančnými inštitúciami.

Z podobného základu vychádza aj druhý ekonomický ukazovateľ „Čistá súčasná hodnota“ (Net present value – NPV) – tá predstavuje diskontovaný (odúročený) súčet nákladov a výnosov pri charakteristickom úroku nášho hospodárstva, ktorý je v súčasnosti 5 - 6 %. Nevyhnutnou podmienkou rentability je, aby výsledná hodnota NPV bola kladná, to znamená, aby odúročené výnosy boli vyššie ako odúročené náklady.

Pre všetky vyššie uvedené finálne ukazovatele je dôležité, aby boli čo najvyššie úspory nového riešenia, čiže výnosy. Z vynaložených investičných nákladov a výnosov je zostavený tok peňazí.

Príloha C. Ekonomická správa podrobne hodnotí efektívnosť navrhovanej verejnej práce, jej cenu, sociálne účinky stavby, určuje nároky a účinky stavby, uvádza bilancie hlavných stavebných objemov a nákladov a porovnáva a vyhodnocuje varianty z technicko-ekonomického hľadiska metódami sociálnoekonomickej návratnosti a stupňom výnosnosti (IRR).

Z rozboru prevádzkovo-ekonomických vplyvov stavby „Rýchlostná cesta R2 diaľnica D1 – Mníchova Lehota“, vyplýva, že jej realizácia nie je naliehavá. Pri zadáných vstupných parametroch, hodnota stupňa výnosnosti nedosahuje potrebnú rentabilitu (dosiahnutý stupeň IRR = 3,5 %).

Dôvody sú dva – na danom úseku cesty je pomerne nízke dopravné zaťaženie a riešený úsek je investične náročný.

V prvom roku prevádzky (rok 2018) je intenzita dopravy na 4-pruhovej rýchlostnej ceste len 14 455 voz./24h v profile, v druhom úseku (križovatka Trenčianska Turná – koniec stavby) je intenzita 14 091 voz./24h. Kvôli slabej využiteľnosti rýchlostnej cesty sú výnosy nedostatočné, avšak nároky na výstavbu sú pritom vysoké. Čistá súčasná hodnota investície je záporná (- 47,64 mil. EUR) a vnútorné výnosové percento IRR je 3,5 %. Jedine ukazovateľ „návratnosť“, kde nie je použité diskontovanie, preukazuje pozitívny výsledok – návratnosť je 19,9 rokov.

Výpočty rentability preukazujú pomerne nízku efektívnosť pri sprevádzkovaní okolo roku 2018. Pri posune do neskoršieho obdobia – po roku 2020 by sa stavba rýchlostnej cesty R2 pri zvyšujúcej sa doprave priblížila akceptovateľným hodnotám efektívnosti. Odporúčaním pre pokračovanie prípravy investície v blízkom časovom horizonte (rok 2018) môže byť za predpokladu výrazného zníženia stavebných nákladov (napr. redukovaním vyvolaných investícií) alebo pri výraznejšom náraste dopravy.

Merné investičné náklady na 1 km výstavby rýchlostnej cesty R2 vrátane vyvolaných investícií bez DPH sú 23,490 mil. EUR (707,66 mil. Sk). Po započítaní DPH sú 27,994 mil. EUR (843,356 mil. Sk).

Odstránenia a zníženia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie

Existujúca cesta I/50 v riešenom území prechádza krajinou, ktorá je predovšetkým poľnohospodársky obhospodarovaná, a iba okrajovo sa dotýka sídiel.

Zástavba obcí Veľké Bierovce, Trenčianske Stankovce a Trenčianska Turná je striedavo a v pomerne malej blízkosti situovaná po oboch stranách existujúcej cesty, čo spôsobuje, že negatívne vplyvy z premávky na ceste I/50, negatívne vplyvajú na životné prostredie v okolí predmetnej komunikácie.

Vybudovaním rýchlostnej cesty R2, nezávislej od existujúcej cesty I/50, dôjde k významnému prerozdeleniu dopravných pomerov v území, čo sa zákonite prejaví aj v vplyve na životné prostredie.

Dopravný prínos, je zrejmý už z podstaty pripravovaného zámeru. Vzhľadom na to, že možnosti trasovania rýchlostnej cesty boli miestami limitované polohou sídiel (Trenčianske Stankovce), nevyhnutne došlo k stretu s existujúcou komunikačnou sieťou a tým k potrebe riešiť vyvolané investície.

V oblasti Veľkých Bieroviec a Trenčianskych Stankoviec je tak v rámci stavby riešená nielen nutná preložka cesty I/50, ale aj s tým súvisiace úpravy existujúcich dopravných prepojení medzi týmito obcami (cesty III/050267 a III/507019), obsahujúce aj riešenie nemotoristickej dopravy – navyše aj vo väzbe na existujúcu a plánované rozširovanú priemyselnú zónu.

Zásadným prínosom novej komunikácie na životné prostredie bude to, že prevzatím prevažnej časti dopravného zaťaženia v danom dopravnom koridore dôjde nielen k zlepšeniu podmienok pre samotných užívateľov koridoru, ale aj k výraznej redukcii všetkých negatívnych vplyvov, ktorými sa existujúca cesta I/50 v súčasnosti prezentuje (hluk z premávky spôsobený predovšetkým zlým technickým stavom krytu vozovky, nulová ochrana okolia voči hluku a imisiám, trvalé znečisťovanie podzemných a povrchových vôd spôsobené voľným odtokom zrážok z vozovky do terénu, spolu s rizikom vážnych následkov v prípade vzniku havárií).

V rámci dokumentácie bola vypracovaná hluková štúdia (príloha E.6 dokumentácie), kde bol analyzovaný očakávaný vplyv navrhovanej stavby na jej okolie, čoho výsledkom je návrh opatrení na ochranu voči hluku z premávky na rýchlostnej ceste.

Elaborát exhalačnej štúdie (príloha E.7 dokumentácie) vyhodnocuje očakávaný vplyv znečisťujúcich látok oxidu uhoľnatého (CO) a oxidov dusíka (NO_x) zo stacionárnych zdrojov a z automobilovej dopravy pre stav bez investície (nulový stav) a stav s realizáciou navrhovanej investície konštatovaním, že po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 dôjde k výraznému zníženiu znečistenia ovzdušia v dotykoch s obcami. Limitná hodnota pre CO ani pre NO₂ (oxid dusičitý) nebude prekročená ani v najbližšom okolí cesty, popr. priamo na ceste. Najviac sa k limitnej hodnote priblíži koncentrácia NO₂ v roku 2015 v Trenčianskych Stankovciach, avšak neprekročí 7,2 % limitnej hodnoty. Najvyššia koncentrácia CO, resp. NO₂ v riešenom území neprekročí ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach 6 %, resp. 49 % limitnej hodnoty.

Cieľom vypracovania elaborátov inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo les (E.4) a biotopov (E.5) bolo zistiť rozsah stretu stavby s uvedenými prvkami životného prostredia a v zmysle predpisov stanoviť finančnú náhradu za ich nevyhnutnú likvidáciu. V prípade drevín predstavuje táto náhrada sumu 756 900,32 €, v prípade biotopov sumu 103 535,63 €.

Obe, investorom stavby povinne odvádzané finančné náhrady, budú môcť byť účelovo použité iba spôsobom určeným legislatívou a v konečnom dôsledku prispievajúcim k zlepšeniu životného prostredia.

Významným prvkom stavby, minimalizujúcim negatívne vplyvy stavby na životné prostredie, je odkanalizovanie hlavnej trasy. Na rozdiel od existujúcej cesty I/50 budú všetky zrážkové vody z vozovky rýchlostnej cesty pred vyústením do recipientov zbavené nerozpustných extrahovateľných látok NEL pomocou odlučovačov ropných látok (ORL).

V súčasnosti platné predpisy na ochranu životného prostredia, najmä povrchových a podzemných klasifikujú dažďové vody z vozovky ako odpadové, ktoré je potrebné pred zaústením do recipientu prečistiť. Preto bude na celej dĺžke navrhovanej komunikácie vybudovaná cestná kanalizácia DN 300 až DN 600 zachycujúca systémom uličných a horských vpustov dažďové vody z vozovky. Cestná kanalizácia je v závislosti na konfigurácii terénu a návrhu komunikácie R2 (výškové vedenie v kombinácii so situovaním mostných objektov) rozdelená na 11 sústav (rajónov), ktoré sú po vyčistení v ORL zaústené do príľahlých recipientov.

Prvkom prispievajúcim k zmierneniu negatívnych vplyvov stavby na jej okolie a zároveň jej priaznivejšiemu začleneniu do krajiny sú navrhované vegetačné úpravy násypových a zárezových svahov zemných telies, ako aj vnútorných plôch mimoúrovňovej križovatky Trenčianska Turná a všetkých okružných križovatiek.

Význam stavby z medzinárodných, regionálnych a miestnych hľadísk

Ako už bolo na začiatku tejto časti správy uvedené, predmetný úsek rýchlostnej cesty R2 priamo nadväzuje na diaľnicu D1, ktorá je súčasťou multimodálneho koridoru „TEN-T“ (V. koridor/doplnková trasa V.a v úseku Bratislava – Žilina – Užhorod“) a zároveň trasou medzinárodného cestného ťahu „TEM2“ (v úseku štátna hranica PL/SR – Žilina – Bratislava – štátna hranica SR/A) a na úsek cesty I/50 od štátnej hranice ČR/SR po diaľnicu D1, ktorý je trasou „TEM3“ medzinárodných cestných ťahov „TEM“ a hlavnou cestou triedy „A“, cestou „E 50“ siete medzinárodných cestných ťahov „E“.

Úsek cesty I/50 od križovatky s diaľnicou D1 po križovatku s cestou I/65 v Žiari nad Hronom, je hlavnou cestou triedy „B“, cestou „E 572“ siete medzinárodných cestných ťahov „E“.

Uvedené charakteristiky priamo definujú význam stavby z hľadiska medzinárodného a následne regionálneho a miestneho, nakoľko tento dopravný koridor plní jedinečnú a nezastupiteľnú úlohu vnútroštátneho cestného spojenia oblasti stredného Považia s horným Ponitím (Bánovce nad Bebravou, Nováky, Prievidza) a stredným Pohroním (Žiar nad Hronom), s previazanosťou na ostatnú cestnú sieť, z ktorej dominantnou v riešenom území je cesta II/507 ako ďalšia z cestných komunikácií vedená Považím.

Umiestnenie stavby z hľadiska vplyvov na životné prostredie a požiadaviek na odňatie PPF a LPF

Snahou spracovateľa dokumentácie bolo navrhnúť také riešenie predmetnej stavby rýchlostnej cesty, ktoré by popri splnení všetkých kritérií na optimálne riešenie dopravy, v maximálnej možnej miere akceptovalo ostatné danosti územia, medzi nimi aj minimalizáciu negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia.

Trvalý a dočasný záber pozemkov, z ktorých štandardne prevažnú časť zvykne predstavovať záber pozemkov PPF (v menšej miere LPF) bol jedným z faktorov vplyvajúcich na návrh technického riešenia stavby, predovšetkým hlavnej trasy.

Vzhľadom na reliéf územia, existujúce terénne a umelé prekážky, ale aj niektoré pripravované investičné zámery v území a nevyhnutnosť riešiť stavbou vyvolané investície, bol projektant miestami limitovaný v možnostiach radikálnejšieho zníženia rozsahu záberu pozemkov. V úsekoch, kde stavba prechádza zastavaným územím alebo v dotyku s takýmto územím (napr. úseky rýchlostnej cesty západne od Biskupického kanála a pri Trenčianskych Stankovciach), boli navrhnuté prvky (vystužené zemné konštrukcie typu oporných múrov) minimalizujúce záber pozemkov.

3. Základné údaje charakterizujúce stavbu

3.1 Stručný popis stavby

- **Začiatok úseku rýchlostnej cesty R2 km 0,000 000** sa nachádza v križovatke diaľnice D1 a cesty I/50 (MÚK Chocholná), pričom táto križovatka bude v rámci stavby prebudovaná tak, aby bola bezkolízna (v súčasnosti je jej západná časť typu „kosodĺžniková križovatka“, s kolíznym vedením smerov D1 Žilina – I/50 Bánovce a I/50 Bánovce – D1 Bratislava).
- Na spôsob riešenia prestavby križovatky mala okrem návrhu rýchlostnej cesty R2 vplyv aj existencia ďalšej mimoúrovňovej križovatky situovanej v tesnej blízkosti MÚK, a to križovatky ciest I/50 a I/61 (jedná sa o typ „deltovitej križovatky“).
- Novému riešeniu predmetného zložitého križovatkového uzla zostávajú charakteristiky „kosodĺžnikovej križovatky“, avšak s tým, že úrovňové križovatky na vedľajšej komunikácii (cesta I/50) sú navrhnuté ako veľké okružné križovatky (OK3 západne od diaľnice, OK1 východne od diaľnice), pričom jednotlivé ramená križovatiek okrem cesty I/50 tvoria vetvy križovatky s diaľnicou a cestou I/61 (OK3), resp. vetvy križovatky s diaľnicou a začínajúcou rýchlostnou cestou R2 (OK1).
- Ponechanie existujúcich vratných vetiev MÚK na východnej strane diaľnice (smery D1 Bratislava – I/50 Drietoma a I/50 Drietoma – D1 Žilina) je možné charakterizovať aj ako „bypassy“ odľahčujúce samotný okruh križovatky OK1.
- Z dôvodu nevyhnutnosti zohľadnenia pripravovaného zámeru vybudovania Vážskej vodnej cesty (rozšírenie kanála Váhu východným smerom, s presne stanoveným plavebným profilom)

a súčasného rešpektovania existujúcich ochranných pásiem letiska Trenčín (OP vzletového a približovacieho priestoru), nebolo možné reálne presadiť trasovanie rýchlostnej cesty v koridore existujúcej cesty I/50 (v súbehu severne alebo južne), s čím súvisí odklon trasy rýchlostnej cesty za križovatkou OK1 južným smerom, s vynúteným prechodom riedko zastavaným územím v katastri obce Veľké Bierovce (v súčasnosti plochy výroby a skladov, okrajovo bytovej zástavby pôvodného poľnohospodárskeho podniku).

- Limitujúcim prvkom prechodu trasy R2 cez kanál Váhu a rieku Váh bol dlhodobý pripravovaný a povolený zámer vybudovania zberného dvora stavebného odpadu (Erson Recycling, s.r.o.), ako aj existencia premostenia rieky Váh s potrubím VTL plynovodu.
- Obmedzené možnosti trasovania v oblasti obce Trenčianske Stankovce (k.ú. Sedličná), s prevažujúcou zástavbou južným smerom od cesty I/50 a iba s úzkou prielukou voči severne vybudovanej priemyselnej zóne (Vaillant Group, Europin), neumožnili prijať iné ako navrhované riešenie, pričom snahou navrhovateľa bolo vylúčiť, príp. minimalizovať zásah do pozemkov výrobných podnikov (DAMO Slovakia, Stavebniny Monolit, Kveta, s.r.o.) a príľahlej IBV.
- Nevyhnutným dôsledkom trasovania rýchlostnej cesty v tomto úseku v koridore existujúcej cesty I/50 bola jej preložka, navyše spojená s preložkou ciest III/050267 (pripojenie Veľkých Bieroviec) a III/507019 (pripojenie Trenčianskych Stankoviec) – vzájomné prepojenie uvedených komunikácií je riešené v spoločnom dopravnom uzle, 4-ramennej veľkej okružnej križovatke OK2, poskytujúcej možnosť výhľadového pripojenia preložky cesty II/507.
- Ďalšími vyvolanými investíciami v oblasti OK2 je zárodok budúceho pripojenia zóny IBV pri Turnianskom potoku (v spojitosti s riešením náhradného prístupu k existujúcej zástavbe na okraji obce Veľké Bierovce a regulačnej stanici plynu) a ukončenie zaslepených miestnych komunikácií obrátiskom (jednu z nich predstavuje pôvodná cesta III/050267).
- Trasovanie rýchlostnej cesty v katastri obce Trenčianska Turná je dôsledkom logickej snahy o presun dopravnej tepny do koridoru vzdialeného od obytnej zástavby, aj za cenu vstupu do geomorfologicky výraznejšie členitejšieho územia ako v trase existujúcej cesty I/50 – poloha cesty navyše umožňuje vybudovanie vzájomného komunikačného prepojenia rýchlostnej cesty a privádzača v smere na mesto Trenčín v odsadenej polohe, s možnosťou samostatného riešenia komunikačného prepojenia ciest I/50 a II/507 prestavbou existujúcej stykovej križovatky na okružnú (OK4).
- Požiadavka vyplývajúca zo zadania – rýchlostnú cestu navrhnuť na parameter návrhovej rýchlosti 120 km/h, sa v katastri obce Mníchova Lehota premietla do skutočnosti, že nová komunikácia je výrazne odsunutá od existujúcej cesty I/50 (osovo max. 270 m), čo na jednej strane umožnilo ideálne využiť daný priestor pre situovanie veľkého odpočívadla Mníchova Lehota na ľavej strane rýchlostnej cesty (v zmysle „Koncepcie rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na rýchlostných cestách v SR“, 11/2004 s jednosmerným prístupom v smere od Bánoviec, v závere prác na dokumentácii upraveným na obojsmerný prístup, v súlade s požiadavkou objednávateľa), avšak na druhej strane čiastočne anulovalo riešenie navrhnuté predtým v rámci nadväznej stavby.
- **Koniec úseku rýchlostnej cesty R2 je v km 8,739 264**, ktorý zodpovedá staničeniu km 0,670 017 stavby „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce“ (DSZ/DÚR Dopravoprojekt, a.s., 02/2010).

3.2 Plnenie podmienok záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného pre navrhovanú činnosť „Cesta R2 križovatka D1 – Hradište“ podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, odporučilo Ministerstvo životného prostredia SR vo svojom Záverečnom stanovisku (č. 82/04–1.6) dňa 25.10.2005 pre realizáciu nasledovný variant :

- v úseku od diaľnice D1 po Mníchovu Lehotu (začiatok úseku) bude trasa červeného variantu modifikovaná podľa výsledku dopravno-technickej štúdie pre širšiu oblasť Trenčína s cieľom optimalizácie riešenia trasy R2 vo vzťahu k cestnej sieti;
- v úseku od Mníchovej Lehoty po Svinnú **červený variant Č2** riešiť ako samostatnú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním pôvodnej cesty I/50.

Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti boli zapracované do riešenia DÚR nasledovne:

1. Vybraný variant vedenia rýchlostnej cesty R2 zosúladiť s platnou územno-plánovacou dokumentáciou dotknutých sídel a v ďalšom územno-plánovacom procese rozvoja územia rešpektovať ochranné pásmo rýchlostnej cesty a nenavrhovať do jej blízkosti aktivity vyžadujúce ochranu pred hlukom.
 - *Úloha pre dotknuté obce a VÚC Trenčianskeho samosprávneho kraja.*
2. Pred vypracovaním dokumentácie pre územné rozhodnutie vykonať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť enviromentálno-technické vedenie trasy za účelom technického doriešenia a upresnenia technických a prevádzkových parametrov rýchlostnej cesty.
 - *Orientačný inžiniersko-geologický prieskum vykonala firma INGEO-ighp, s.r.o. Žilina v 02/2010 v rámci spracovania DÚR predmetnej stavby. Výsledky prieskumu sa premietli do technického riešenia navrhovaných objektov stavby.*
3. Pred začatím stavebných prác podrobne zdokumentovať súčasný stav všetkých objektov nachádzajúcich sa v blízkosti stavby.
 - *Vykoná vybraný zhotoviteľ stavby pred začatím stavebných prác.*
4. V ďalších krokoch projektovej prípravy stavby, podľa §18 ods.2 zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov prerokovať s dotknutým orgánom Obvodným banským úradom v Prievidzi kolíziu navrhovanej stavby s chránením ložiskovým územím a dobývacím priestorom Hradište.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
5. V rámci prípravy stavby vypracovať projekt zatriedenia odpadov vznikajúcich počas výstavby a počas prevádzky a spôsob nakladania s odpadkami a ich likvidácie, vypracovať program odpadového hospodárstva.
 - *Zatriedenie odpadov a nakladanie s ním bude podrobne popísané v ďalšom stupni PD.*
6. Zneškodňovanie nebezpečných odpadov riešiť zmluvne a s organizáciou príslušnou na túto činnosť.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby zhotoviteľom stavby.*
7. Prehodnotiť spôsob čistenia odpadových vôd z cestnej kanalizácie tak, aby boli zachytávané nerozpustné látky i ropné látky súčasne.
 - *Riešenie odlučovačmi ropných látok a uličnými vpustami na rýchlostnej ceste R2 (v rámci odpočívadla aj pomocou ČSOV).*
8. Zabezpečiť vypúšťanie vôd do recipientov s dostatočným prietokom, aby nedochádzalo k zmene chemických vlastností povrchových vôd.
 - *Vypúšťanie vôd do recipientov bolo prerokované a odsúhlasené so správcom toku.*
9. Z hľadiska kvality vôd dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do podzemných vôd.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.*
10. Osobitnú pozornosť venovať počas výstavby podmienkam na zabezpečenie ochrany povrchových a podzemných vôd.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.*
11. Červená alternatíva Č2 – Trenčianske Jastrabie prechádza okrajom ochranného pásma vodného zdroja Červený hostinec v Trenčianskych Miticiach. V tomto úseku je potrebné navrhnúť opatrenia, ktoré zabránia kontaminácií vodných zdrojov.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*

12. V mestskej časti Biskupice je v tesnej blízkosti plánovaného obchvatu (Z3,4) sútok 3 vodných tokov, v ktorom boli v poslednom období realizované protipovodňové stavebné práce, preto je potrebné posunúť trasu ďalej od tejto mestskej časti.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
13. Počas výstavby i po jej ukončení dbať na priechodnosť dotknutých potokov a riek, aby zásahom do ich tokov nedošlo a ani v budúcnosti nedochádzalo k ich vybreženiu.
 - *Za splnenie týchto požiadaviek bude zodpovedať budúci zhotoviteľ stavby.*
14. Hľadať nové riešenie polohy preložky cesty II/579 tak, aby nedochádzalo k stretu záujmov ochrany prírody a navrhovanou činnosťou pri prechode chráneným územím – prírodnou pamiatkou Nitrica .
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
15. V Horných Ozorovciach riešiť posun trasy ďalej od obydľí o cca 150 m a vybudovanie protihlukovej steny.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
16. Realizovať mostný objekt v staničení 17,80 (járov), aby bola zabezpečená obslužnosť územia za časťou.
 - *Zabezpečené mostným objektom 212 (cca km 6,3 R2) nad údolím potoka.*
17. Realizovať protihlukovú clonu v časti sídla v obci Trenčianska Turná, ktoré nie je chránené zemným valom vrátane území vyčlenených na výstavbu IBV.
 - *Vzhľadom na posun trasy rýchlostnej cesty južným smerom, toto opatrenie nie je potrebné (návrh protihlukových opatrení vyplynul z hlukovej štúdie, ktorú v rámci DÚR vypracovala firma Basler & Hofmann Slovakia, s.r.o.).*
18. Vybudovať protihlukovú stenu od km 16,8 po 17,3 po pravej strane cesty.
 - *Ochrana obce Trenčianske Stankovce voči hluku z premávky je riešená protihlukovou clonou v úseku km 2,360 – 3,650 (objekt 274) – v obcou požadovanom úseku (cca km 3,8 – 4,2 novej trasy), toto opatrenie nie je potrebné (návrh protihlukových opatrení vyplynul z hlukovej štúdie, ktorú v rámci DÚR vypracovala firma Basler & Hofmann Slovakia, s.r.o.).*
19. Riešiť prístup občanov do poľnohospodárskeho podniku Agrokombinát a.s Veľké Bierovce a do priemyselnej časti na opačnej strane cesty R2, ktorá je na to určená v ÚPN obce.
 - *Zabezpečené premostením existujúcej komunikácie do Agrokombinátu (mostný objekt 201),*
 - *Zabezpečené komplexným riešením nemotoristickej dopravy medzi Veľkými Bierovcami a Trenčianskymi Stankovcami, s premostením týchto navrhovaných trás mostnými objektmi 204 a 209.*
20. Zabezpečiť prístup občanov na poľnohospodársku pôdu – lokalita za Milkom sprievodnou komunikáciou.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
21. Zabezpečiť prepojenie miestnej časti Dráhy v obci Mníchova Lehota v km 22,5 s obcou nadjazdom alebo podjazdom.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
22. V km 22,5 obci Mníchova Lehota zabezpečiť zjazd a výjazd z cesty R2 na navrhovanú súbežnú komunikáciu, pritom sa odporúča využiť prirodzené jestvujúce premostenie vodného toku.
 - *Netýka sa predmetnej stavby.*
23. Na elimináciu vplyvov na geofond a biodiverzitu z oboch strán cesty vybudovať opltenie (najmä v úsekoch motel Delta – H.Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k.ú. Hradište), ďalej vybudovať koridory v násypových rovinách pod úrovňou vozovky tak, aby opltenie navádzalo zver k priechodu cez migračné koridory do podúrovňových priechodov pre zver cca vo vzdialenostiach 2-3 km (úseku motel Delta – Horné Ozorovce v počte 2 ks, v úseku Bánovce

nad Bebravou – Brezolupy 1 ks a v úseku Jerichov (čerpacia stanica PHM) – križovatka do Látkoviec 1 ks).

- *Rýchlostná cesta R2 bude vybavená oplotením. Špecifikované požiadavky na riešenie danej problematiky sa netýkajú riešeného úseku rýchlostnej cesty R2.*

24. V prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality určené príslušným orgánom štátnej ochrany prírody a krajiny.

- *V rámci dokumentácie bola vypracovaná „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov národného a európskeho významu“ (spracovateľ Vodné zdroje Slovakia, s.r.o., 07/2010 – riešiteľ prof. RNDr. Mičieta, PhD.),*
- *Spoločenská hodnota narušených biotopov európskeho a národného významu a prioritných biotopov je 103 535,63 EUR. Na základe rozhodnutia príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny bude žiadateľ povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia, alebo uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutých biotopov do environmentálneho fondu.*

25. V mieste križovania variantov s terestrickým biokoridorom a biocentrami vybudovať zábrany proti kolízii s migrujúcimi a umožniť tak ich voľný priechod, ktorý bude zohľadňovať etológiu daných druhov. Vybudovať oplatenie (v úsekoch motel Delta – H. Ozorovce, Bánovce nad Bebravou po k.ú. Hradište), ktoré bude brániť vstupu voľne žijúcej zveri na vozovku a ktoré ju bude navádzať do podúrovňových priechodov pre zver.

- *Rýchlostná cesta R2 bude vybavená oplotením. Špecifikované požiadavky na riešenie danej problematiky sa netýkajú riešeného úseku rýchlostnej cesty R2.*

26. Pred výstavbou odstrániť iba tie dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase komunikácie a výrub uskutočniť v mimo vegetačnom a mimo hniezdnom období.

- *Pre projektovanú stavbu bol vypracovaný prieskum „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa“ (spracovateľ Ing. Zvědělík, 11/2010). V trase cesty boli identifikované lokality s výskytom drevín rastúcimi mimo lesa a bol stanovený rozsah nevyhnutných výrubov. Na dreviny, na ktoré sa vzťahuje povinnosť žiadať orgán ochrany prírody o súhlas s výrubom, bola vypočítaná spoločenská hodnota (756 900,32 €). Orgán ochrany prírody v súhlase s výrubom stanoví ďalšie podmienky.*

27. Stromy, ktoré budú ponechané v blízkosti staveniska, chrániť pred mechanickým poškodením koreňového systému a kmeňa debnením. Maximálne chrániť aj ďalšie vzrastlé stromy (aj náletové) v priestore stavby po celej dĺžke trasy, lebo tieto budú tvoriť v počiatočných etapách začlenenia stavby do krajiny významnú krajinársku funkciu.

- *Zabezpečí zhotoviteľ stavby.*

28. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrytkového materiálu.

- *Riešené v časti B. Technická správa, v časti E.3 Pedologický prieskum DÚR a v časti H. Záber pozemkov.*

29. Pri križovaní starej skládky pri variante Z2 (2,1-2,17) venovať zvýšenú pozornosť aby nedošlo k jej narušeniu; pri výmene podlažia existuje možnosť narušenia pomerov uzatvorenej skládky.

- *Netýka sa predmetnej stavby.*

30. Navrhnuť a realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a podlažia.

- *Základným opatrením na zamedzenie úniku škodlivých látok do prostredia je cestná kanalizácia. V projektovej dokumentácii je navrhnuté odkanalizovanie rýchlostnej cesty v celom jej úseku (vrátane mostov), rovnako ako odkanalizovanie spevnených plôch odpočívadla Mníchova Lehota. Cestná kanalizácia je zaústená do recipientov cez odlučovače ropných látok. Súčasťou odlučovačov sú nádrže pre zachytenie ropných látok vybavené sorpčnými filtrami. Ďalšími objektmi, ktoré pomáhajú udržať vozidlá na ceste a zabrániť tak ich haváriám mimo teleso sú ochranné zvodidlá a oplatenie rýchlostnej cesty, ktoré sú samozrejmosťou súčasťou vybavenia rýchlostnej cesty.*

31. V ďalšej projektovej príprave stavby zabezpečiť sprístupnenie územia, aby mohlo byť využívané bez obmedzení – poľné, lesné cesty a pod.

- *Riešené preložkami ciest, poľných ciest a prístupovými komunikáciami.*
- 32. Dočasne zabranú pôdu – lesnú i poľnohospodársku je potrebné rekultivovať podľa odborne vypracovaných projektov spätnej rekultivácie pôdy podľa platnej legislatívy s odporúčajúcim posudkom odbornej organizácie na ochranu pôdneho fondu.
 - *Riešené v rámci stavebného objektu Spätná rekultivácia dočasných záberov.*
- 33. V ďalšej dokumentácii vyhodnotiť jednotlivé varianty na dosah záberu poľnohospodárskej pôdy podľa jednotlivých bonitných tried v katastrálnych územiach.
 - *Riešené v rámci pedologického prieskumu a v časti H. Záber pozemkov.*
- 34. V ďalšej dokumentácii zabezpečiť umiestnenie stavebných dvorov mimo zastavané územie a mimo PHO na pôde s nízkou bonitou.
 - *Plochy zariadenia staveniska boli vytipované s prihliadnutím na územné podmienky a potreby stavby, s maximálnym prihliadnutím na ich situovanie mimo zastavané územie a mimo PHO (v rámci našej stavby je to vodný zdroj Veľké Bierovce na začiatku stavby vpravo).*
- 35. Oplotenie staveniska v zastavanom území realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako protihlukové steny.
 - *V etape výstavby bude musieť zhotoviteľ stavby vybudovať dočasné oplotenie tých pozemkov, ktoré sú dnes oplotené (v prípade dohovoru so stavebníkom môže vopred zrealizovať trvale navrhované úpravy oplotení – v prípade poškodenia počas výstavby ich musí opraviť).*
 - *Ochranu zastavaného územia voči hluku z premávky riešia navrhované protihlukové clony (objekty 271 – 276).*
- 36. Aktualizovať výpočet hlukovej záťaže, navrhnúť primerané opatrenia na elimináciu hluku v zastavanom území a prepočítať účinnosť navrhovaných opatrení.
 - *V rámci dokumentácie riešené v už spomínanej hlukovej štúdii.*
- 37. Mechanizmy produkujúce nadmerný hluk (kompresory a pod.) v zastavanom území používať po dohode s miestnou samosprávou vo vymedzenom čase.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby, resp. podmienkami danými v rámci stavebných povolení.*
- 38. Technologické postupy spôsobujúce hluk vykonávať na centrálnom zariadení staveniska a na jednotlivé staveniská dodávať už pripravené polotovary.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.*
- 39. Na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v určených dotknutých úsekoch.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby, pričom sa bude vychádzať z podmienok daných v jednotlivých stavebných povoleniach.*
- 40. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.
 - *Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.*
- 41. Na základe *Projektu organizácie výstavby* vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie.
 - *Bude spracovaný v ďalšom stupni PD.*
- 42. Vzhľadom na zvýšené zaťaženie mestských a miestnych komunikácií, ktoré budú používané aj na stavebnú dopravu s čím vzrastá riziko nehôd, vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.
 - *Bude riešené v ďalšom stupni dokumentácie – v DÚR uvažujeme s využívaním existujúcej siete verejných komunikácií (diaľnica D1 v správe NDS, a.s., cesty I/50 a I/61 v správe SSC, cesty II/507, III/050267 a III/507019 v správe Trnavského samosprávneho kraja), ale aj niektorých komunikácií v správe dotknutých obcí.*

- V rámci objektov stavby 191 – 193 je navrhnutá úprava týchto komunikácií po ukončení výstavby (ak si to vyžiada situácia už v priebehu výstavby).
 - V kompetencii správcov komunikácií je v stavebnom povolení stanoviť podmienky pre užívanie komunikácií.
43. Spolupracovať s mestami a obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
- Bude riešené v rámci vypracovania ďalšieho stupňa dokumentácie, stanovené v rámci vydaných stavebných povolení a kontrolované, príp. upravované počas výstavby v spolupráci s budúcim zhotoviteľom stavby.
44. Mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernému zaťaženiu hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby.
- Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.
45. Vypracovať imisnú štúdiu podľa platných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia vrátane zhodnotenia koncentrácie benzénu a jeho vplyv na zdravie človeka a životné prostredie.
- V rámci predkladanej dokumentácie riešené v časti E.7 Exhalačná (rozptylová) štúdia (spracovateľ Doc. RNDr. Heseck, CSc., 11/2010).
46. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov pred ich vypustením do recipientov.
- Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.
47. Podľa § 41 ods. 3 zákona č.49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu žiada pred realizáciou trasy schválený variant predložiť správne orgánu z hľadiska pamiatkovej ochrany územia.
- DÚR bude predložená na vyjadrenie správne orgánu z hľadiska pamiatkovej ochrany územia, pričom jedným z podkladov súvisiacim s predmetnou problematikou bude časť E.10 Archeologický prieskum (spracovateľ AÚ SAV Nitra, 11/2010).
48. V prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Krajský pamiatkový úrad alebo Archeologický ústav SAV Nitra).
- Bude zabezpečené počas výstavby budúcim zhotoviteľom stavby.

3.3 Variantné riešenia

Všetky v minulosti vypracované dokumentácie riešiace problematiku cesty I/50 alebo nadväzne rýchlostnej cesty R2 v predmetnom území, vychádzali prevažne z koncepcie ich trasovania v trase existujúcej cesty. O technickej štúdii „Cesta I/50 hranica SR/ČR Drietoma – Žiar nad Hronom“ (spracoval Dopravoprojekt, a.s. v 12.1998) to platí v plnom znení, o technickej štúdii „Rýchlostná cesta R2 štátna hranica SR/ČR – Hámre (spracoval Dopravoprojekt, a.s., v 01/2006) to platí čiastočne - spracované boli 4 varianty riešenia (A, B, C, D), pričom po ich komplexnom zhodnotení bol pre ďalšie dopracovanie odporučený variant C.

Variant C (červený) predstavoval trasovanie zhodné s riešením v TŠ z 12/1998 (posudzovaný aj v Správe o hodnotení, Dopravoprojekt, a.s. 11/2003), t.j. v danom území vedený v trase existujúcej cesty I/50 – vybočenie trasy v úseku obec Drietoma bolo mimo dnes riešený úsek rýchlostnej cesty, čo platí aj pre variantné trasovanie R2-ky za obcou Mníchova Lehota.

Uvedené riešenie bolo logickým premietnutím zadávacích parametrov kategórie komunikácie R 22,5/100, a to z dôvodu, že parametre existujúcej komunikácie (smerové a výškové vedenie) plne vyhovujú danej návrhovej rýchlosti 100 km/h.

V uvedenom variantnom riešení rýchlostnej cesty R2 bola „súbežná cesta nižšej triedy“ uvažovaná v trase „preložka cesty I/50 západným obchvatom obce Kostolná- Záriečie – preložka cesty III/050221 západným obchvatom obce Kostolná-Záriečie (ako vyvolaná investícia modernizácie trate ŽSR Bratislava – Žilina, s mimoúrovňovým križovaním železnice a mimoúrovňovým pripojením na cestu I/61 – v súčasnosti už zrealizované) – cesta I/61 po navrhovanú mimoúrovňovú križovatku s trasou juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín (v súčasnosti v etape výberu zhotoviteľa stavby) –

Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, I. etapa po križovatku s cestou II/507 – cesta II/507 po Trenčiansku Turnú (okružná križovatka s cestou III/507062) – cesta III/507062 smerom do Mníchovej Lehota (priťah), s následným napojením na existujúcu cestu I/50.

Zadanie pre vypracovanie DSZ/DÚR stavby „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Mníchova Lehota“ definovalo trasovať rýchlostnú cestu R2 nezávisle od existujúcej cesty I/50, t.j. spôsobom, aby uvedená cesta bola ako „súbežná cesta nižšej triedy“. V prípade nevyhnutného zabratia koridoru existujúcej cesty I/50 rýchlostnou cestou R2, bolo požadované riešiť tento stret v rámci vyvolaných investícií, novou trasou (preložka, úprava existujúcich komunikácií nižších tried s následným preradením do siete ciest I. triedy).

V samotnom priebehu vypracovania DSZ/DÚR boli jej riešiteľom navrhnuté, posúdené a prerokované všetky možnosti vedenia hlavnej trasy, pričom hľadanie variantných riešení sa sústredilo do nasledovných profilov:

- 1/ profil Biskupického kanála a rieky Váh,
- 2/ profil Trenčianske Stankovce – priemyselná zóna (areály Vaillant Group, Europin),
- 3/ profil Trenčianska Turná intravilán – Trenčianska Turná juh (areál Poľnohospodárskeho družstva),
- 4/ profil Mníchova Lehota (väzba na existujúcu cestu I/50).

Hľadanie definitívneho umiestnenia rýchlostnej cesty v jednotlivých profiloch najvýraznejšie ovplyvnili tieto skutočnosti:

- 1a - snaha o prvotné akceptovanie územnoplánovacej dokumentácie obce Veľké Bierovce, s využitím koridoru existujúcej cesty I/50 (s posúdením možností obojstranného vedenia rýchlostnej cesty v tesnom súbehu s existujúcou cestou) pred trasovaním rýchlostnej cesty cez južne situované zastavané územie,
- 1b - nevyhnutnosť zohľadniť zámer vybudovania Vážskej vodnej cesty podľa parametrov zadefinovaných požiadavkami Štátnej plavebnej správy a v súlade s usmerneniami správcu toku, Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p. Odštepny závod Piešťany, Správa stredného Váhu II.,
- 1c - nevyhnutnosť zohľadniť ochranné pásma (OP) letiska Trenčín, predovšetkým OP vzletových a približovacích priestorov a OP nesmerového majáka NDB,
- 2a - snaha o akceptovanie rozvojových dokumentov (územnoplánovacej dokumentácie) obcí Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce,
- 2b - snaha o minimalizáciu zásahu do zastavaného územia uvedených obcí a minimalizáciu negatívnych vplyvov z navrhovanej investície na jej okolie,
- 2c - nevyhnutnosť riešenia nemotoristickej dopravy vo väzbe na očakávané riešenie vyvolaných úprav cestných komunikácií,
- 3a - preverenia reálnosti a vhodnosti využitia koridoru existujúcej cesty I/50 a zároveň hľadanie optimálneho trasovania rýchlostnej cesty v koridore južného obchvatu obce, pri súčasnom vyhodnotení očakávaných požiadaviek na vybudovanie dopravného prepojenia v smere na krajské sídlo, mesto Trenčín,
- 4a - preverenie a vyhodnotenie ponúkajúcich sa variantných možností trasovania rýchlostnej cesty vo väzbe na parameter návrhovej rýchlosti (požadovaných 120 km/h alebo redukovaných 100 km/h), s prihliadnutím na potreby stavby (zámer vybudovania odpočívadla), ďalšieho využívania územia a spojitost' s rozpracovaným riešením nadväznej stavby rýchlostnej cesty.

3.4 Stručná charakteristika územia

Záujmové územie stavby sa nachádza v Trenčianskom kraji, južne od jeho sídla mesta Trenčín, pričom zo západu je ohraničené cestou I/61 (ojedinelé prekročenie tejto hranice je vyvolané prípojkami VN a NN pre osvetlenie navrhovanej okružnej križovatky OK3), zo severu a juhu existujúcou zástavbou obcí Veľké Bierovce, Trenčianske Stankovce a Trenčianska Turná, z východu polohou existujúcej cesty pri Mníchovej Lehote.

Stavba zasahuje do šiestich katastrálnych území a to nasledovne:

Chocholná-Velčice	:	km 0,000 – 0,252 (mimo hlavnej trasy aj podstatná časť križovatky OK3),
Opatovce	:	časti okružných križoviek OK3 a OK1
Veľké Bierovce	:	km 0,252 – 2,231
Sedličná (súčasť obce Trenčianske Stankovce)	:	km 2,231 – 3,438
Trenčianska Turná	:	km 3,438 – 7,109
Mníchova Lehota	:	km 7,109 – 8,739

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Kol. autorov: Atlas krajiny SR, 2002) patrí záujmové územie rýchlostnej cesty do subprovincie vonkajších Západných Karpát, do oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Považské Podolie, podcelku Trenčianska kotlina.

Morfologicky ide o reliéf rovín horizontálne členených a nerozčlenených, v poslednej tretine stavby reliéf pahorkatín stredne členitých.

Z geologického hľadiska širšie územie patrí do regiónu kvartéru Trenčianskej kotliny a prilahlého mezozoika Trenčianskej vrchoviny, ku koncu úseku, v okolí Mníchovej Lehoty, ho tvorí mezozoikum severozápadnej časti Považského Inovca.

Paleogénne sedimenty sú spravidla hlboko poklesnuté, neogénne sedimenty sú zachované na okrajoch pohoria Považský Inovec (sivé a pestré íly, prachy, piesky, štrky, sladkovodné vápence).

Kvartérny pokryv je v prvej polovici územia zastúpený fluviálnymi piesčitými štrkami prikorytovej fácie a litofaciálne nečlenenými hlinami, piesčitými hlinami, hlinitými pieskami až štrkami dolinných riek. Za Trenčianskymi Stankovcami sa začínajú objavovať polygenetické sedimenty s pokryvom sprašových hlien a eolicko-deluviálne sedimenty, zastúpené sprašovými hlinami a solifluovanými sedimentmi podložia.

V registri zosuvov Geofondu ani v geologickej mape územia nie sú v trase navrhovanej rýchlostnej cesty evidované žiadne zosuvy. Charakter horninového prostredia, prevažne jemnozrnných zemín, poukazuje na možnosť vzniku svahových pohybov pri nevhodnom stavebnom zásahu pri realizácii zárezov alebo pri nevhodnej technológii zemných prác (nadmerné zrážky, vytváranie hlbokých depresí, premŕzanie svahov). V navrhovanej trase sa miestami nachádzajú terénne nerovnosti, úvaliny, erózne ryhy, ktoré sú spôsobené pomerne veľkou mocnosťou polygenetických zemín na svahoch a ojedinelým výverom podzemnej vody.

V záujmovom území sa môže prejavovať presadanie zemín v zeminách, ktoré obsahujú prevažne prachovité častice a spĺňajú kritériá podľa STN 73 1001, v danom území sú však málo pravdepodobné.

Objemové zmeny ílovitých zemín sa prejavujú prevažne u neogénnych stredne plastických ílov až veľmi vysoko plastických ílov v súvislosti s obsahom viazanej vody v zemine. Tieto zeminy pri vysychaní znižujú svoj objem a pri navlhčení naopak zväčšujú – napúčajú. Pri nevhodnom stavebnom zásahu môže tento mechanizmus spôsobiť rozsiahle škody.

Hydrogeologické pomery územia sú predurčené jeho geologickou stavbou. Najvýznamnejším hydrogeologickým celkom v záujmovej oblasti sú kvartérne sedimenty nivy Váhu. Neogénne sedimenty sú zastúpené prevažne ílmi s polohami piesčitých a štrkovitých zemín, nepravidelne sa striedajúcich. Polohy štrkov a pieskov tvoria hydrogeologické kolektory, ktoré majú prevažne napätú hladinu podzemnej vody.

Priamo v trase rýchlostnej cesty R2, na jej začiatku za MÚK Chocholná je situovaný vodárenský zdroj Veľké Bierovce (vŕtaná studňa, pôvodne hydrogeologický vrt HŠB-1 s pôvodnou hĺbkou 8,70 m a profilom 1020 mm) vybudovaný pre Spoločný družstevný hydinársky podnik Veľké Bierovce – neskôr využívaný ako doplnujúci vodný zdroj pre mestský vodovod. Vypočítaná maximálna záchytnosť studne je 26,24 l.s⁻¹.

Ochranné pásma boli zriadené Rozhodnutím Okresného národného výboru v Trenčíne, odbor poľnohospodárstva, lesného a vodného hospodárstva – č. PLVH 3658/1998-405, zo dňa 10.03.1989.

OP I. stupňa je určené na ochranu zdroja podzemnej vody v mieste záchyty a blízkom okolí a ochranu technologických zariadení (čerpacia stanica v strede OP – murovaný prízemný objekt s chlórvoňou a elektrorozvodňou) - tvorí ho štvorec s rozmermi 200 x 200 m, OP II. stupňa je určené na ochranu množstva a kvality podzemnej vody – hranica OP je vyznačená vo výkresovej časti dokumentácie.

Po klimatickej stránke sa územie radí do teplej oblasti okrskov T4 – teplého, mierne suchého a T6 – teplého, mierne vlhkého – obidva s miernou zimou (priemerná teplota v januári -2 až -4°C, priemerná teplota v júli 16 až 19°C). Počet dní so snehovou prikryvkou je cca 60 až 80, mrazových dní cca 110 v roku, priemerný úhrn zrážok je 600 až 700 mm, z toho v januári 50 mm, v júli 60 až 80 mm.

V súlade s STN 73 6114 je hĺbka premŕzania $h_{pr} = 0,05\sqrt{350} = 0,94$ m (mrazový index záujmového územia $Im_n = 350$ pre I. a II. triedu dopravného zaťaženia, s periodicitou $n = 0,1$).

Z pohľadu seizmicity územia je dôležité uviesť, že v širšom okolí stavby sa nachádza 20 seizmoaktívnych zlomov, priamo trasou rýchlostnej cesty prechádza najvýznamnejší z nich jastrabiansky zlom – magnitúdo zemetrasenia na tomto zlome môže dosiahnuť M 5.33, epicentrálna intenzita VI-VII° MSK-64 = VI-VII° EMS98 (Viskup, 1998). Najbližšie v uskutočňujúcej sa zemetrasenie bolo dňa 27.11.1607 s ohniskom medzi Selcom a Trenčianskymi Stankovcami (magnitúdo M=4.2, makroseizmická intenzita I = 6° MSK-64. Z prístrojovo zaznamenaných bolo najbližšie dňa 13.03.2006 s epicentrom v blízkosti Petrova Lehota/Omšenie – cca 8 km od Mníchovej Lehoty.

V zmysle STN 73 0036 je pre dané územie maximálne pozorovaná makroseizmická intenzita 6°MSK-64 (= 6°EMS 98) a maximálne o čakávaná intenzita zemetrasenia v zmysle uvedenej STN je 7°MSK-64 (= 7°EMS 98). V tesnej blízkosti predmetnej stavby sa nachádza zdrojová oblasť seizmického rizika 3a. Trenčianske Teplice, pre ktorú je základné seizmické zrýchlenie v zmysle STN 73 0036, čl. 4.1.2.3.1 **$a_g = 0.04g$** .

Elaborát „Seizmický prieskum“ určuje hodnoty návrhového seizmického zrýchlenia pre kategóriu B $a_g = 0.03333$, pre kategóriu C $a_g = 0.0375$ a pre kategóriu D $a_g = 0.045$.

Na základe seizmického prieskumu je možné konštatovať, že seizmicita v oblasti navrhovanej stavby nepredstavuje žiadne obmedzujúce alebo vylučujúce kritérium.

Z hľadiska druhu pozemkov v trase rýchlostnej cesty je pre územie charakteristické, že sa jedná prevažne o poľnohospodársky využívané územie (orná pôda, TTP, v minimálnej miere záhrady a sady) – lesné pozemky sa na stavbe nevyskytujú.

Na území dotknutom stavbou hospodária poľnohospodárske podniky Agrokombinát Veľké Bierovce (iba chov hydiny), Poľnohospodárske družstvo Chocholná-Velčice, Poľnohospodárske družstvo Inovce Trenčianske Stankovce, Poľnohospodárske družstvo Trenčianska Turná, Poľnohospodárske družstvo Trenčín – Soblahov.

Trasa rýchlostnej cesty R2 bude vedená v blízkosti existujúcej zástavby obcí v nasledujúcich úsekoch :

- km 0,4 až 0,9 R2 (zástavba obce Veľké Bierovce – ojedinele obytná, prevažne sídla podnikov),
- km 1,7 až 2,4 R2 (zástavby obce Veľké Bierovce – vzdialená obytná zástavba),
- km 2,6 až 3,5 R2 (zástavba obce Trenčianske Stankovce – vpravo sídla väčších a menších podnikov a obytná zástavba, vľavo priemyselná zóna so sídlami veľkých podnikov),
- km 4,0 až 4,5 R2 (areál poľnohospodárskeho družstva PD Trenčianska Turná),
- oblasť navrhovanej okružnej križovatky OK4 (IBV obce Trenčianska Turná),
- km 7,7 až 8,7 R2 (vzdialená obytná zástavba obce Mníchova Lehota).

Ochrana zastavaného územia pred hlukom z premávky je riešená protihlukovými clonami (objekty stavby 271 – 276).

V priestore stavby sa nachádzajú v úseku od km 7,1 – 8,7 R2 meliorácie v správe Hydromeliorácií, š.p. Úpravu dotknutých zariadení rieši objekt 531 stavby.

Územím stavby pretekajú umelé a prírodné vodné toky – Biskupický kanál (premostený objektom 203-01), rieka Váh (premostený objektom 203-02), Turniansky potok (premostený objektmi 204 a 207 – na preložke cesty III/050267 do Veľkých Bieroviec), potok Vysoká (premostený objektom 212), Mlynský potok (premostený objektmi 213 a 214 – na vetve V4 MÚK Trenčianska Turná), Hámrov potok (premostený objektom 215).

Navrhnutá stavba rýchlostnej cesty R2 nezasahuje do žiadneho chráneného územia, v zmysle kategorizácie podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (chránená krajinná oblasť - CHKO, národný park - NP, chránený areál - CHA, prírodná rezervácia – PR, národná prírodná rezervácia – NPR, prírodná pamiatka – PP, národná prírodná pamiatka – NPP, chránený krajinný prvok – CHKP, chránené vtáčie územie – CHVÚ), ani do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 (územia európskeho významu - ÚEV a chránené vtáčie územia - CHVÚ).

V rámci elaborátu „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu“ (príloha E.5 dokumentácie) bol zhodnotený vplyv stavby na biotopy. Lokality, ktoré boli zahrnuté do ohodnotenia spoločenskej hodnoty podľa Vyhlášky č. 24/2003 Z.z. a Vyhlášky č. 579/2008 Z.z. sú situované v úsekoch km 1,500 – 1,520, km 1,520 – 1,550, km 5,460 – 5,540 a km 6,000 – 6,550

hlavnej trasy – spoločenská hodnota biotopov európskeho a národného významu v priamom zábere a kontakte predstavuje 103 535,63 €.

V rámci elaborátu „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín“ (príloha E.4 dokumentácie) bola v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a vykonávacích predpisov (Vyhláška č. 579/2008 Z.z., Vyhláška č. 492/2006 Z.z., Vyhláška č. 24/2003 Z.z.) vyhodnotený zásah stavby do drevín rastúcich mimo les - spoločenská hodnota drevín na výrub ktorých bude musieť byť vydaný súhlas predstavuje 756 900,32 €.

3.5 Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby

Začiatok výstavby predmetnej stavby sa **plánuje v roku 2014, ukončenie v roku 2017.**

Skutočné realizovanie stavby bude závislé od mnohých faktorov ako napríklad:

- od plynulej prípravy stavby, najmä včasného vydania územného rozhodnutia,
- od včasného vypracovania dokumentácie na stavebné povolenie (DSP),
- od plynulého majetkovoprávného vysporiadania dotknutých pozemkov,
- od včasného vydania stavebného povolenia,
- od rozhodnutia o spôsobe realizácie stavby a s tým súvisiacim zabezpečením finančného krytia nákladov na výstavbu predmetnej stavby.

4. Členenie stavby

Poznámka : Vyvolané investície sú označené **zvýrazneným písmom**.

4.1 Na stavebné objekty

Čís.obj.	Názov objektu	Klasifikácia stavieb
<u>Asanácie</u>		
001	Asanácia skleníkov Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,560 R2	2111
<u>Rekultivácie</u>		
021	Spätná rekultivácia dočasných záberov stavby	2112
022	Rekultivácia opustených vetiev križovatky ciest I/50 a I/61	2112
023	Rekultivácia opustených vetiev križovatky diaľnice D1 a cesty I/50	2112
<u>Vegetačné úpravy a náhradná výsadba</u>		
031	Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty R2	2111
032	Vegetačné úpravy MÚK „Trenčianska Turná“	2111
033	Vegetačné úpravy pripojenia odpočívadla Mníchova Lehota na rýchlostnú cestu R2	2111
034	Vegetačné úpravy častí OK1 v správe SSC a preložky cesty I/50	2111
035	Vegetačné úpravy častí OK1 v správe NDS	2111
036	Vegetačné úpravy častí OK2 v správe SSC a preložky cesty I/50	2111
037	Vegetačné úpravy častí OK2 v správe TSK	2111
038	Vegetačné úpravy častí OK3 v správe SSC	2111
039	Vegetačné úpravy častí OK3 v správe NDS	2111
040	Vegetačné úpravy častí OK4 v správe SSC	2111
041	Vegetačné úpravy častí OK4 v správe TSK	2111
042	Vegetačné úpravy na poľnej ceste v km 1,944 R2	2111
051	Náhradná výsadba v k.ú. Chocholná – Veľčice	2112
052	Náhradná výsadba v k.ú. Opatovce	2112
053	Náhradná výsadba v k.ú. Veľké Bierovce	2112
054	Náhradná výsadba v k.ú. Sedličná	2112
055	Náhradná výsadba v k.ú. Trenčianska Turná	2112
056	Náhradná výsadba v k.ú. Mníchova Lehota	2112

Cestné objekty

101	Rýchlostná cesta R2 km 0,000 – 8,739	2111
102	MÚK „Trenčianska Turná“ v km 5,844 R2	2111
103	Úprava kolektora a vetvy MÚK „Chocholná“ východne od diaľnice D1	2111
104	Úprava vetiev MÚK „Chocholná“ západne od diaľnice D1	2111
111	Okružná križovatka OK1 v km 0,000 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50	2111
112	Okružná križovatka OK3 a súvisiace úpravy cesty I/50 a vetiev križovatky s cestou I/61	2111
113	Okružná križovatka OK2 v km 2,492 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50	2111
114	Okružná križovatka OK4 a súvisiaca úprava cesty I/50	2111
115	Pripojenie odpočívadla Mníchova Lehota na rýchlostnú cestu R2	2111
121	Úprava cesty II/507 v OK4	2111
131	Preložka cesty III/050267 v OK2	2111
132	Preložka cesty III/507019 v OK2	2112
141	Miestna komunikácia vo Veľkých Bierovciach pri OK2	2112
142	Obratisko na zrušenom úseku cesty III/050267 vo Veľkých Bierovciach pri OK2	2112
143	Obratisko na miestnej komunikácii vo Veľkých Bierovciach pri OK2	2112
144	Predĺženie MK Trenčianske Stankovce v km 3,1 R2 s ukončením obratisom	2112
151	Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Veľké Bierovce	2112
152	Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Trenčianske Stankovce	2112
153	Nemotoristická komunikácia do obce Trenčianske Stankovce	2112
161	Poľná cesta v km 1,434 - 1,944 R2 vľavo a vpravo	2112
162	Poľná cesta v km 3,1 - 3,5 R2 vpravo	2112
163	Poľná cesta v km 8,122 R2	2112
164	Zjazdy na pravobrežnej hrádzi Váhu pri moste 203-02	2112
171	Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na cestu I/50 na konci stavby	2111
172	Úprava cesty I/50 v mieste dočasného pripojenia rýchlostnej cesty R2	2111
181	Obchádzky na vetvách diaľničnej MÚK „Chocholná“	2111
182	Obchádzky v okružnej križovatke OK1	2111
183	Obchádzky v okružnej križovatke OK2	2111
184	Obchádzky v okružnej križovatke OK3	2111
185	Obchádzky v okružnej križovatke OK4	2111
191	Úprava cesty I/50 (po ukončení výstavby)	2111
192	Úprava ciest II. a III. triedy (po ukončení výstavby)	2111
193	Úprava miestnych komunikácií (po ukončení výstavby)	2111

Mostné objekty

201	Most na R2 v km 0,401 nad účelovou komunikáciou	2141
202	Most na R2 v km 0,618 nad účelovou komunikáciou	2141
203-01	Most na R2 v km 0,959 nad Biskupickým kanálom	2141
203-02	Most na R2 v km 1,269 nad riekou Váh	2141
204	Most na R2 v km 2,462 nad Turnianskym potokom a okružnou križovatkou OK2	2141
207	Most na preložke cesty III/0502067 nad Turnianskym potokom	2141
209	Most na R2 v km 3,095 nad nemotoristickou komunikáciou	2141
210	Most na R2 v km 3,523 nad cestou II/507	2141
211	Most na R2 v km 4,510 nad poľnou cestou	2141
212	Most na R2 v km 5,293 nad údolím potoka Vysoká	2141
213	Most na R2 v km 5,944 nad vetvou V1 MÚK „Trenčianska Turná“ a údolím Mlynského potoka	2141
214	Most na vetve V4 MÚK „Trenčianska Turná“ nad údolím Mlynského potoka	2141
215	Most na R2 v km 6,713 nad údolím Hámrovho potoka	2141
216	Most na R2 v km 8,110 nad prístupovou komunikáciou k odpočívadlu a poľnou cestou	2141
217	Most na poľnej ceste nad R2 v km 1,944 R2	2141

Múry

241	Oporný múr v km 0,43366 - 0,61166 R2 vpravo	2111
242	Oporný múr v km 0,450 – 0,598 R2 vľavo	2111
243	Oporný múr v km 0.63765 - 0.89213 R2 vpravo	2111
244	Oporný múr v km 0.62480 - 0.88611 R2 vľavo	2111
245	Oporný múr v km 2.564 - 3.03030 R2 vpravo	2111
246	Oporný múr v km 2.564 - 3.27120 R2 vľavo	2111

247	Oporný múr v km 3.36887 - 3.44086 R2 vpravo	2111
248	Oporný múr na vetve V4 MÚK „Trenčianska Turná“	2111

Protihlukové opatrenia

271	Protihluková clona v km 0,290 – 0,790 R2 vpravo	2111
272	Protihluková clona v km 0,415 – 0,790 R2 vľavo	2111
273	Protihluková clona v km 1,490 – 2,900 R2 vľavo	2111
274	Protihluková clona v km 2,360 – 3,650 R2 vpravo	2111
275	Protihluková clona v km 0,060 – 0,450 vetvy V4 križovatky Trenčianska Turná	2111
276	Protihluková clona v km 8,125 – 8,739 R2 vľavo	2111

Oplotenia

301	Oplotenie rýchlostnej cesty R2	2111
302	Preložka oplotenia Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,500 – 0,610 R2 vľavo	2111
303	Preložka oplotenia areálu zberného dvora firmy ERSON Recycling, s.r.o. v km 0,9 R2 vpravo	2111
304	Preložka oplotení pozemkov v obci Veľké Bierovce	2111
305	Preložka oplotení pozemkov firiem Damo Slovakia a Stavebniny Monolit v km 2,830 – 2,970 R2 vpravo	2111
306	Preložka oplotenia areálu firmy EUROPIN, s.r.o. v Trenčianskych Stankovciach	2111
307	Preložka oplotenia Poľnohospodárskeho družstva Trenčianska Turná v km 3,883 – 4,478 R2 vľavo	2111

Veľké odpočívadlo Mníchova Lehota vľavo

400-01	Sadovnicke úpravy odpočívadla	2112
400-11	Terénne úpravy odpočívadla	2112
400-21	Parkoviská a spevnené plochy odpočívadla	2112
400-33	Drobná architektúra odpočívadla	2112
400-51	Vonkajšia kanalizácia dažďová odpočívadla	2223
400-52	Vonkajšia kanalizácia splašková a ČSOV odpočívadla	2223
400-55	Vodovodná prípojka pre odpočívadlo	2223
400-56	Vonkajší vodovod pitný a požiarne odpočívadla	2222
400-61	Prípojka VN 22 kV vzdušná pre odpočívadlo	2214
400-62	Prípojka VN 22 kV káblová pre odpočívadlo	2214
400-63	Transformačná stanica 250 kVA pre odpočívadlo	2214
400-64	Vonkajšie silnoprúdové rozvody odpočívadla	2112
400-65	Vonkajšie osvetlenie odpočívadla	2112

Kanalizácie, vodovody, meliorácie, vodné toky

501	Kanalizácia rýchlostnej cesty R2	2223
502	Odpadová kanalizácia	2223
503	Kanalizácia kolektora a vetiev MUK „Chochoľná“ východne od diaľnice D1	2223
504	Kanalizácia vetiev MUK „Chochoľná“ západne od diaľnice D1	2223
505	Kanalizácia okružnej križovatky OK1	2223
506	Kanalizácia okružnej križovatky OK2	2223
511	Preložka tlakovej kanalizácie DN 100 v km 1,500 R2	2223
512	Preložka ČS a tlakovej kanalizácie DN 100 v km 3,020 R2	2223
513	Preložka tlakovej kanalizácie DN 150 v km 3,083 R2	2223
521	Preložka vodovodu DN 600 v km 0,360 R2	2223
522	Preložka vodovodu DN 150 v km 0,413 R2	2223
523	Preložka vodovodu Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,619 R2	2223
524	Preložka vodovodu DN 150 v km 2,373 R2	2223
525	Úprava vodovodu DN 100 pre preložku cesty III/0502067	2223
526	Preložka vodovodu DN 110 v km 3,036 R2	2223
527	Preložka vodovodu DN 150 v km 3,510 R2	2223
528	Úprava vodovodu DN 300 v km 3,970 R2	2223
529	Preložka vodovodu DN 80 v km 4,065 R2	2223
531	Úprava melioračnej sústavy v km 8,160 – 8,428 R2	2153
541	Vyústenie suchého poldra do priekopy v km 4,620 R2	2223
542	Úprava Hámrovho potoka v km 6,713 R2	2223

Objekty elektrických vedení VVN, VN, NN, VO

601	Úprava vzdušného vedenia VVN č. 8740/8750 v km 0,235 R2	2214
602	Úprava vzdušného vedenia VVN č. 8740/8750 v km 3,102 R2	2214
611	Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 0,612 R2	2214
612	Úprava vzdušného vedenia VN 22 kV v km 0,884 R2	2214
613	Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 2,541 R2	2214
614	Preložka zemného káblového vedenia 2 x VN 22 kV v km 2,638 R2	2214
615	Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 2,530 – 3,100 R2	2214
616	Preložka zemného káblového vedenia VN 22 kV v km 3,039 R2	2214
617	Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 3,554 R2	2214
618	Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 3,981 R2	2214
621	Úprava zemnej káblvej prípojky NN pre billboard v km 0,212 R2	2214
622	Demontáž vzdušného vedenia NN v km 0,571 R2	2214
623	Úprava vzdušného vedenia NN v km 0,624 R2	2214
624	Úprava zemného káblového vedenia NN v km 1,389 R2	2214
631	Prípojka NN pre čerpaciu stanicu tlakovej kanalizácie v km 0,600 preložky cesty I/50 pri OK2	2214
641	Prípojka VN 22 kV vzdušná pre VO okružnej križovatky OK3	2214
642	Transformačná stanica 50 kVA stĺpová pre VO okružnej križovatky OK3	2214
643	Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK3	2214
644	Prípojka NN pre VO vetiev MÚK „Chocholná“ západne od diaľnice D1	2214
645	VO okružnej križovatky OK3 a súvisiacich úprav cesty I/50 a vetiev križovatky s cestou I/61	2111
646	VO vetiev MÚK „Chocholná“ západne od diaľnice D1	2111
651	Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK1 a súvisiacej preložky cesty I/50	2214
652	Prípojka NN pre VO vetiev MÚK „Chocholná“ východne od diaľnice D1	2214
653	Prípojka NN pre informačný systém rýchlostnej cesty v km 0,245 R2	2214
654	Prípojka NN pre billboard v km 0,190 preložky cesty I/50 v OK1	2214
655	VO okružnej križovatky OK1 a súvisiacej preložky cesty I/50	2111
656	VO vetiev MÚK „Chocholná“ východne od diaľnice D1 a rýchlostnej cesty	2111
661	Úprava VO účelovej komunikácie Agrokombinátu v km 0,406 R2	2112
670	Prípojka NN pre VO cesty III/050267	2214
671	Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK2 a preložky cesty I/50	2214
672	Prípojka NN pre VO cesty III/507019	2214
673	Prípojka NN pre VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce–Vaillant, úsek v správe obce T. Stankovce	2214
674	VO okružnej križovatky OK2 a preložky cesty I/50	2111
675	VO cesty III/050267 vo Veľkých Bierovciach	2112
676	VO cesty III/507019 v Trenčianskych Stankovciach	2112
677	VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce V. Bierovce	2112
678	VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce T. Stankovce	2112
679	VO nemotoristickej komunikácie do obce T. Stankovce	2112
681	Prípojka NN pre VO vetvy MÚK „Trenčianska Turná“ v OK4	2214
682	Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK4 a súvisiacej úpravy cesty I/50	2214
683	VO vetvy MÚK „Trenčianska Turná“ v OK4	2112
684	VO okružnej križovatky OK4 a súvisiacej úpravy cesty I/50	2112
685	VO cesty II/507 v okružnej križovatke OK4	2112
691	Prípojka NN pre informačný systém rýchlostnej cesty v km 7,720 R2	2214

Plynovody

701	Preložka VTL plynovodu DN 100 v km 0,372 R2	2211
702	Preložka VTL plynovodu DN 150 v km 1,066 R2	2211
703	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,809 R2	2211
704	Preložka katodickej ochrany VTL plynovodu v km 2,408 R2	2211
705	Úprava STL plynovodu DN 80 pre preložku cesty III/0502067	2211
706	Preložka VTL prípojky DN 100 pre RS Veľké Bierovce	2211
707	Preložka STL plynovodu DN 200 v km 2,717 R2	2211
708	Preložka STL plynovodu DN 160 v km 3,030 R2	2213

Oznamovacie vedenia

751	Preložka MK ST a.s. v km 0,284 R2	2224
-----	-----------------------------------	------

752	Úprava DOK ST a.s. v km 0,910 R2	2224
753	Preložka DK ENERGOTEL a.s. v km 0,920 R2	2224
754	Preložka DOK Orange v km 1,441 R2	2224
755	Preložka DOK Orange v km 2,250 – 3,200 R2	2224
756	Preložka MK ST a.s. v km 2,300 – 2,750 R2	2224
757	Preložka MK ST a.s. v km 3,033 R2	2224
758	Preložka DOK ST a.s. v km 3,560 R2	2224

Informačný systém rýchlostnej cesty

791	Informačný systém rýchlostnej cesty - stavebná časť	2224
-----	---	------

Pristupové komunikácie

801	Pristupová komunikácia na stavenisko pozdĺž pravého brehu Biskupického kanála	2112
802	Pristupová komunikácia na stavenisko medzi Biskupickým kanálom a riekou Váh	2112
803	Pristupová komunikácia na stavenisko pozdĺž ľavobrežnej hrádze rieky Váh	2112
804	Pristupová komunikácia na stavenisko v km 5,9 R2	2112
805	Pristupová komunikácia na stavenisko v km 6,7 R2	2112

4.2 Technické zariadenia a prevádzkové súboryInformačný systém rýchlostnej cesty

792	Informačný systém rýchlostnej cesty – technologická časť	
-----	--	--

4.3 Prehľad objektov stavby podľa predpokladaných vlastníkov alebo správcov

Zoznam právnických a fyzických osôb, ktoré si po zhotovení prevezmú stavebné objekty do vlastníctva, alebo do svojej správy :

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

023	Rekultivácia opustených vetiev križovatky diaľnice D1 a cesty I/50	
031	Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty R2	
032	Vegetačné úpravy MÚK „Trenčianska Turná“	
033	Vegetačné úpravy pripojenia odpočívadla Mníchova Lehota na rýchlostnú cestu R2	
035	Vegetačné úpravy častí OK1 v správe NDS	
039	Vegetačné úpravy častí OK3 v správe NDS	
042	Vegetačné úpravy na poľnej ceste v km 1,944 R2	
101	Rýchlostná cesta R2 km 0,000 – 8,739	
102	MÚK „Trenčianska Turná“ v km 5,844 R2	
103	Úprava kolektora a vetvy MÚK „Chocholná“ východne od diaľnice D1	
104	Úprava vetiev MÚK „Chocholná“ západne od diaľnice D1	
115	Pripojenie odpočívadla Mníchova Lehota na rýchlostnú cestu R2	
171	Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na cestu I/50 na konci stavby	
181	Obchádzky na vetvách diaľničnej MÚK „Chocholná“	
182	Obchádzky v okružnej križovatke OK1	
183	Obchádzky v okružnej križovatke OK2	
184	Obchádzky v okružnej križovatke OK3	
185	Obchádzky v okružnej križovatke OK4	
201	Most na R2 v km 0,401 nad účelovou komunikáciou	
202	Most na R2 v km 0,618 nad účelovou komunikáciou	
203-01	Most na R2 v km 0,959 nad Biskupickým kanálom	
203-02	Most na R2 v km 1,269 nad riekou Váh	
204	Most na R2 v km 2,462 nad Turnianskym potokom a okružnou križovatkou OK2	
209	Most na R2 v km 3,095 nad nemotoristickou komunikáciou	
210	Most na R2 v km 3,523 nad cestou II/507	
211	Most na R2 v km 4,510 nad poľnou cestou	
212	Most na R2 v km 5,293 nad údolím potoka Vysoká	
213	Most na R2 v km 5,944 nad vetvou V1 MÚK „Trenčianska Turná“ a údolím Mlynského potoka	
214	Most na vetve V4 MÚK „Trenčianska Turná“ nad údolím Mlynského potoka	

- 215 Most na R2 v km 6,713 nad údolím Hámrovho potoka
- 216 Most na R2 v km 8,110 nad prístupovou komunikáciou k odpočívadlu a poľnou cestou
- 241 Oporný múr v km 0,43366 - 0,61166 R2 vpravo
- 242 Oporný múr v km 0,450 - 0,598 R2 vľavo
- 243 Oporný múr v km 0,63765 - 0,89213 R2 vpravo
- 244 Oporný múr v km 0,62480 - 0,88611 R2 vľavo
- 245 Oporný múr v km 2,564 - 3,03030 R2 vpravo
- 246 Oporný múr v km 2,564 - 3,27120 R2 vľavo
- 247 Oporný múr v km 3,36887 - 3,44086 R2 vpravo
- 248 Oporný múr na vetve V4 MÚK „Trenčianska Turná“
- 271 Protihluková clona v km 0,290 - 0,790 R2 vpravo
- 272 Protihluková clona v km 0,415 - 0,790 R2 vľavo
- 273 Protihluková clona v km 1,490 - 2,900 R2 vľavo
- 274 Protihluková clona v km 2,360 - 3,650 R2 vpravo
- 275 Protihluková clona v km 0,060 - 0,450 vetvy V4 križovatky Trenčianska Turná
- 276 Protihluková clona v km 8,125 - 8,739 R2 vľavo
- 301 Oplotenie rýchlostnej cesty R2
- 400-01 Sadovnicke úpravy odpočívadla
- 400-11 Terénne úpravy odpočívadla
- 400-21 Parkoviská a spevnené plochy odpočívadla
- 400-33 Drobná architektúra odpočívadla
- 400-51 Vonkajšia kanalizácia dažďová odpočívadla
- 400-52 Vonkajšia kanalizácia splašková a ČSOV odpočívadla
- 400-55 Vodovodná prípojka pre odpočívadlo
- 400-56 Vonkajší vodovod pitný a požiarny odpočívadla
- 400-64 Vonkajšie silnopráúdové rozvody odpočívadla
- 400-65 Vonkajšie osvetlenie odpočívadla
- 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R2
- 502 Odpadová kanalizácia
- 503 Kanalizácia kolektora a vetiev MUK „Chochoľná“ východne od diaľnice D1**
- 504 Kanalizácia vetiev MUK „Chochoľná“ západne od diaľnice D1**
- 644 Prípojka NN pre VO vetiev MÚK „Chochoľná“ západne od diaľnice D1
- 646 VO vetiev MÚK „Chochoľná“ západne od diaľnice D1
- 652 Prípojka NN pre VO vetiev MÚK „Chochoľná“ východne od diaľnice D1
- 653 Prípojka NN pre informačný systém rýchlostnej cesty v km 0,245 R2
- 656 VO vetiev MÚK „Chochoľná“ východne od diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R2
- 681 Prípojka NN pre VO vetvy MÚK „Trenčianska Turná“ v OK4
- 683 VO vetvy MÚK „Trenčianska Turná“ v OK4
- 691 Prípojka NN pre informačný systém rýchlostnej cesty v km 7,720 R2
- 791 Informačný systém rýchlostnej cesty - stavebná časť
- 792 Informačný systém rýchlostnej cesty - technologická časť
- 801 Prístupová komunikácia na stavenisko pozdĺž pravého brehu Biskupického kanála
- 802 Prístupová komunikácia na stavenisko medzi Biskupickým kanálom a riekou Váh
- 803 Prístupová komunikácia na stavenisko pozdĺž ľavobrežnej hrádze rieky Váh
- 804 Prístupová komunikácia na stavenisko v km 5,9 R2
- 805 Prístupová komunikácia na stavenisko v km 6,7 R2

Slovenská správa ciest

- 022 Rekultivácia opustených vetiev križovatky ciest I/50 a I/61**
- 034 Vegetačné úpravy častí OK1 v správe SSC a preložky cesty I/50**
- 036 Vegetačné úpravy častí OK2 v správe SSC a preložky cesty I/50**
- 038 Vegetačné úpravy častí OK3 v správe SSC**
- 040 Vegetačné úpravy častí OK4 v správe SSC**
- 111 Okružná križovatka OK1 v km 0,000 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50**
- 112 Okružná križovatka OK3 a súvisiace úpravy cesty I/50 a vetiev križovatky s cestou I/61**
- 113 Okružná križovatka OK2 v km 2,492 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50**
- 114 Okružná križovatka OK4 a súvisiaca úprava cesty I/50**
- 172 Úprava cesty I/50 v mieste dočasného pripojenia rýchlostnej cesty R2
- 191 Úprava cesty I/50 (po ukončení výstavby)

- 505 Kanalizácia okružnej križovatky OK1
- 506 Kanalizácia okružnej križovatky OK2
- 643 Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK3
- 645 VO okružnej križovatky OK3 a súvisiacich úprav cesty I/50 a vetiev križovatky s cestou I/61
- 651 Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK1 a súvisiacej preložky cesty I/50
- 655 VO okružnej križovatky OK1 a súvisiacej preložky cesty I/50
- 671 Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK2 a preložky cesty I/50
- 674 VO okružnej križovatky OK2 a preložky cesty I/50**
- 682 Prípojka NN pre VO okružnej križovatky OK4 a súvisiacej úpravy cesty I/50
- 684 VO okružnej križovatky OK4 a súvisiacej úpravy cesty I/50

Trenčiansky samosprávny kraj

- 037 Vegetačné úpravy častí OK2 v správe TSK**
- 041 Vegetačné úpravy častí OK4 v správe TSK**
- 121 Úprava cesty II/507 v OK4**
- 131 Preložka cesty III/050267 v OK2**
- 132 Preložka cesty III/507019 v OK2**
- 192 Úprava ciest II. a III. triedy (po ukončení výstavby)**
- 207 Most na preložke cesty III/0502067 nad Turnianskym potokom**
- 670 Prípojka NN pre VO cesty III/050267
- 672 Prípojka NN pre VO cesty III/507019
- 675 VO cesty III/050267 vo Veľkých Bierovciach
- 676 VO cesty III/507019 v Trenčianskych Stankovciach**
- 685 VO cesty II/507 v okružnej križovatke OK4**

Obec Chocholná – Veľčice

- 051 Náhradná výsadba v k.ú. Chocholná – Veľčice**

Obec Opatovce

- 052 Náhradná výsadba v k.ú. Opatovce**

Obec Veľké Bierovce

- 053 Náhradná výsadba v k.ú. Veľké Bierovce**
- 141 Miestna komunikácia vo Veľkých Bierovciach pri OK2**
- 142 Obratisko na zrušenom úseku cesty III/050267 vo Veľkých Bierovciach pri OK2**
- 143 Obratisko na miestnej komunikácii vo Veľkých Bierovciach pri OK2**
- 151 Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Veľké Bierovce**
- 161 Poľná cesta v km 1,434 - 1,944 R2 vľavo a vpravo**
- 193 Úprava miestnych komunikácií (po ukončení výstavby)**
- 217 Most na poľnej ceste nad R2 v km 1,944 R2**
- 661 Úprava VO účelovej komunikácie Agrokombinátu v km 0,406 R2**
- 677 VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce V. Bierovce

Obec Trenčianske Stankovce

- 054 Náhradná výsadba v k.ú. Sedličná**
- 144 Predĺženie MK Trenčianske Stankovce v km 3,1 R2 s ukončením obratiskom**
- 152 Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Trenčianske Stankovce**
- 153 Nemotoristická komunikácia do obce Trenčianske Stankovce**
- 162 Poľná cesta v km 3,1 - 3,5 R2 vpravo**
- 193 Úprava miestnych komunikácií (po ukončení výstavby)**
- 673 Prípojka NN pre VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce T. Stankovce
- 678 VO nemotoristickej komunikácie V. Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce T. Stankovce
- 679 VO nemotoristickej komunikácie do obce T. Stankovce

Obec Trenčianska Turná

- 055 Náhradná výsadba v k.ú. Trenčianska Turná**
- 541 Vyústenie suchého poldra do priekopy v km 4,620 R2**

Obec Mníchova Lehota

- 056 Náhradná výsadba v k.ú. Mníchova Lehota
163 Poľná cesta v km 8,122 R2

Trenčianska vodohospodárska spoločnosť a. s.

- 511 Preložka tlakovej kanalizácie DN 100 v km 1,500 R2
512 Preložka ČS a tlakovej kanalizácie DN 100 v km 3,020 R2
513 Preložka tlakovej kanalizácie DN 150 v km 3,083 R2
521 Preložka vodovodu DN 600 v km 0,360 R2
522 Preložka vodovodu DN 150 v km 0,413 R2
524 Preložka vodovodu DN 150 v km 2,373 R2
525 Úprava vodovodu DN 100 pre preložku cesty III/0502067
526 Preložka vodovodu DN 110 v km 3,036 R2
527 Preložka vodovodu DN 150 v km 3,510 R2
528 Úprava vodovodu DN 300 v km 3,970 R2
631 Prípojka NN pre čerpaciu stanicu tlakovej kanalizácie v km 0,600 preložky cesty I/50 pri OK2

Hydromeliorácie, š.p.

- 531 Úprava melioračnej sústavy v km 7,110 – 8,739 R2

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Piešťany

- 164 Zjazdy na pravobrežnej hrádzi Váhu pri moste 203-02
542 Úprava Hámrovho potoka v km 6,713 R2

Západoslovenská energetika, a.s.

- 400-61 Prípojka VN 22 kV vzdušná pre odpočívadlo
400-62 Prípojka VN 22 kV káblová pre odpočívadlo
400-63 Transformačná stanica 250 kVA pre odpočívadlo
601 Úprava vzdušného vedenia VVN č. 8740/8750 v km 0,235 R2
602 Úprava vzdušného vedenia VVN č. 8740/8750 v km 3,102 R2
611 Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 0,612 R2
612 Úprava vzdušného vedenia VN 22 kV v km 0,884 R2
613 Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 2,541 R2
614 Preložka zemného káblového vedenia 2 x VN 22 kV v km 2,638 R2
615 Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 2,530 – 3,100 R2
616 Preložka zemného káblového vedenia VN 22 kV v km 3,039 R2
617 Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 3,554 R2
618 Preložka vzdušného vedenia VN 22 kV v km 3,981 R2
621 Úprava zemnej káblovej prípojky NN pre billboard v km 0,212 R2
622 Demontáž vzdušného vedenia NN v km 0,571 R2
624 Úprava zemného káblového vedenia NN v km 1,389 R2
641 Prípojka VN 22 kV vzdušná pre VO okružnej križovatky OK3
642 Transformačná stanica 50 kVA stĺpová pre VO okružnej križovatky OK3

Slovenský plynárenský priemysel, a.s.

- 701 Preložka VTL plynovodu DN 100 v km 0,372 R2
702 Preložka VTL plynovodu DN 150 v km 1,066 R2
703 Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,809 R2
704 Preložka katodickej ochrany VTL plynovodu v km 2,408 R2
705 Úprava STL plynovodu DN 80 pre preložku cesty III/0502067
706 Preložka VTL prípojky DN 100 pre RS Veľké Bierovce
707 Preložka STL plynovodu DN 200 v km 2,717 R2
708 Preložka STL plynovodu DN 160 v km 3,030 R2

Slovak Telekom, a.s.

- 751 Preložka MK ST a.s. v km 0,284 R2
752 Úprava DOK ST a.s. v km 0,910 R2
756 Preložka MK ST a.s. v km 2,300 – 2,750 R2
757 Preložka MK ST a.s. v km 3,033 R2
758 Preložka DOK ST a.s. v km 3,560 R2

ENERGOTEL, a.s.

753 Preložka DK ENERGOTEL a.s. v km 0,920 R2

ORANGE Slovensko, a.s.

754 Preložka DOK Orange v km 1,441 R2

755 Preložka DOK Orange v km 2,250 – 3,200 R2

Ján Bolech, Krivosúd - Bodovka

001 Asanácia skleníkov Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,560 R2

302 Preložka oplozenia Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,500 – 0,610 R2 vľavo

523 Preložka vodovodu Záhradného centra Veľké Bierovce v km 0,619 R2

623 Úprava vzdušného vedenia NN v km 0,624 R2

ERSON Recycling, s.r.o., Veľké Bierovce

303 Preložka oplozenia areálu zberného dvora firmy ERSON Recycling, s.r.o. v km 0,9 R2 vpravo

EUROPIN, s.r.o., Trenčianske Stankovce

306 Preložka oplozenia areálu firmy EUROPIN, s.r.o. v Trenčianskych Stankovciach

Majitelia dotknutých pozemkov a objektov

021 Spätná rekultivácia dočasných záberov stavby

304 Preložka oplozenia pozemkov v obci Veľké Bierovce

305 Preložka oplozenia pozemkov firiem Damo Slovakia a Stavebniny Monolit v km 2,830 – 2,970 R2 vpravo

WIDE Media, s.r.o. Bratislava

654 Prípojka NN pre billboard v km 0,190 preložky cesty I/50 v OK1

Poľnohospodárske družstvo Trenčianska Turná

307 Preložka oplozenia Poľnohospodárskeho družstva Trenčianska Turná v km 3,883 – 4,478 R2 vľavo

529 Preložka vodovodu DN 80 v km 4,065 R2

4.4 Etapy výstavby (termíny)

Podľa informácií objednávateľa dokumentácie sa predpokladá **zahájenie výstavby v roku 2014 a ukončenie v roku 2017**. Stavba je pripravovaná k výstavbe ako celok.

4.5 Samostatne prevádzkovateľné časti

Uvedenie celého úseku do premávky naraz je závislé na možnostiach a spôsoboch financovania tejto stavby. Stavba ako celok je navrhnutá tak, že je realizovateľná a prevádzkovateľná ako ucelený úsek rýchlostnej cesty, s dočasným prepojením na existujúcu cestu I/50 na konci stavby.

Na prípadnú úpravu rozsahu stavby bude mať vplyv aj to, či táto stavba bude realizovaná skôr ako nasledujúci úsek stavby – z hľadiska prípravy, je úsek „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce“ v cca polročnom časovom predstihu.

Predmetná stavba poskytuje reálnu možnosť etapizácie, pričom do úvahy prichádza jej rozdelenie na úsek „Križovatka D1 – Trenčianska Turná“ (po MÚK Trenčianska Turná, vrátane privádzača na cestu I/50 s okružnou križovatkou OK4) a na úsek „Trenčianska Turná – Mníchova Lehota“ (po doterajší koniec stavby alebo až po rovnomennú MÚK, ktorá je už súčasťou nasledujúcej stavby).

Keďže v súčasnosti sa aktualizuje program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, závažné rozhodnutie o realizácii jednotlivých stavieb cestného ťahu R2 padne až po jeho schválení a prijatí na úrovni vlády SR.

5. Vecné a časové väzby

5.1 Na okolitú zástavbu

Podľa dostupných údajov, ktoré poskytli dotknuté obce, sa v riešenom území predmetnej stavby v súčasnej dobe nepripravujú žiadne stavby, ktoré by akýmkoľvek spôsobom limitovali prípravu predmetnej stavby.

Vzhľadom na neústretný postoj majiteľa Záhradného centra Veľké Bierovce k predprojektovej príprave stavby rýchlostnej cesty, zostali snahy o riešenie vplyvu stavby na predmetnú nehnuteľnosť v polohe „riešené odborným odhadom“. Predpokladáme, že v etape územného konania dôjde k vyjasneniu stanovísk a k dohode na spôsobe, t.č. neodvratného stretu záujmov.

Rovnako predpokladáme vyjasnenie vzájomných stanovísk na spôsob riešenia problematiky prechodu stavby v blízkosti bytovky p. č. 267 cca v km 0,470 R2.

5.2 Na inžinierske siete

V rámci stavby budú všetky dotknuté inžinierske siete upravené v rámci riešenia vyvolaných investícií. Žiadny zo zámerov využitia územia v záujmovom území rýchlostnej cesty neohrozuje reálnosť navrhnutého technického riešenia a realizovateľnosť stavby.

V ďalšej etape prípravy stavby bude nevyhnutné sledovať prípravu všetkých stavieb v záujmovom území rýchlostnej cesty, predovšetkým prípravu výstavby logistického parku v katastri obce Chocholná-Velčice, začínajúcu výstavbu zariadenia na zber stavebných odpadov firmy ERSON Recycling vo Veľkých Bierovciach, prípadne zábery v katastri obce Trenčianske Stankovce.

5.3 Na rozostavané a pripravované nadväzné úseky

„Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce“

DSZ a DÚR predmetnej stavby boli vypracované v 02/2010. Predpokladáme, že investor stavby, pred podaním žiadosti o Rozhodnutie o umiestnení stavby zohľadnil vo svojej žiadosti skutočnosť, že k stotožneniu stavebných úsekov dochádza až v km 0,670 017 uvedenej stavby.

Pre ďalší stupeň dokumentácie jednotlivých stavieb budú určite podkladom aktuálne informácie o tej – ktorej stavbe, pričom realizácia opatrení bude v úzkej väzbe na rozhodnutí o ďalšom postupe v realizácii jednotlivých stavebných úsekov cestného ťahu R2.

5.4 Na príľahlú cestnú sieť

Podľa dostupných údajov sa v riešenom území predmetnej stavby v súčasnej dobe nepripravujú žiadne iné stavby na ceste I/50, ceste II/507, cestách III. triedy, či miestnych komunikáciách. Úvahy o prestavbe dvoch križovatiek ciest I/50 a II/507 je možné zaradiť do skupiny návrhov, k presadeniu ktorých ešte treba uskutočniť viacero závažných krokov.

Stavba rýchlostnej cesty R2 bude bezprostredne vplývať na existujúcu cestnú sieť, pričom táto bude v rámci navrhovaných križovatiek na viacerých miestach upravovaná.

Diaľnica D1 bude dotknutá v oblasti existujúcej MÚK Chocholná tým spôsobom, že v rámci stavby rýchlostnej cesty budú odstránené všetky nedostatky doterajšieho riešenia.

Kolízne vedenie jazdných smerov na vetvách MÚK na západnej strane diaľnice bude v rámci výstavby okružnej križovatky OK3 odstránené. Problematiku spomínaných úprav rieši objekt 104.

Na východnej strane diaľnice budú dve zo štyroch existujúcich vetiev upravené (úprava sa netýka vratných vetiev), pričom spôsob úpravy vychádza z návrhu okružnej križovatky OK1. V súčasnosti veľmi zle riešené vzájomné prepojenie vetvy križovatky pre smer I/50 Bánovce – D1 Žilina, kolektora diaľnice a samotnej diaľnice bude taktiež prebudované. Spomínané úpravy MÚK rieši objekt 103.

Cesta I/50 je dotknutá návrhom okružných križovatiek OK3, OK1, OK2 a OK4, ako aj samotným ukončením predmetného úseku rýchlostnej cesty.

V rámci objektu 112 bude v polohe medzi diaľnicou D1 a cestou I/61 vybudovaná okružná križovatka OK1. Súčasťou návrhu je nielen úprava samotnej cesty, ale aj jej prepojenia s cestou I/61, pričom koncepcia dopravného prepojenia komunikácií zostane zachovaná (deltovitá križovatka).

Objekt 111 rieši vybudovanie okružnej križovatky OK1, vrátane úpravy krátkeho úseku existujúcej cesty v smere k diaľnici a pomerne rozsiahlu preložku cesty až po miesto vjazdu do príľahlých areálov (Dalitrans, Záhradné centrum, atď.). Súčasťou riešenia je aj úprava vjazdu do areálu výkupne paliet a úprava križovatky s účelovou komunikáciou do Agrokombinátu.

Objekt 113 rieši vybudovanie okružnej križovatky OK2 medzi obcami Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce, pričom úprave dominuje preložka cesty s úpravou pripojenia účelovej komunikácie priemyselnej zóny.

Objekt 114 predstavuje dôležitú úpravu cesty v oblasti pripojenia navrhovanej MÚK Trenčianska Turná privádzačom v smere na Trenčín. V súčasnosti nevhodné a nedostatočné prepojenie ciest I/50 a II/507 bude nahradené okružnou križovatkou OK4, ktorej štvrtým ramenom bude privádzač (vetva V1 MÚK). MÚK je riešená v rámci objektu 102.

Návrh dočasného ukončenie stavby vychádza z predpokladu, že ťah rýchlostnej cesty R2 bude realizovaný postupne po jednotlivých stavebných úsekoch, pričom predpokladáme, že predmetná stavba bude sprevádzkovaná skôr ako stavba nasledujúca, napriek tomu, že investičná príprava druhej stavby má mierny časový náskok. Dôvodom pre nami prezentovanú úvahu je dopravná dôležitosť prvého úseku cesty R2 a predpokladane priaznivejšie ekonomické hodnotenie tejto stavby. Miesto ukončenia vzišlo z posudzovania viacerých možností napojenia, pričom o výbere navrhnutého riešenia rozhodla snaha o optimalizáciu dĺžky stavby vo väzbe na polohu MÚK Trenčianska Turná, odpočívadlo Mníchova Lehota, terénne podmienky, rozsah stavebných prác na „provizórium“ a jeho nadväznosť na nasledujúcu stavbu.

Cesta II/507 bude dotknutá v mieste jej križovania rýchlostnou cestou pri Trenčianskych Stankovciach (mostný objekt 210, bez úpravy existujúcej cesty) a v už spomínanej okružnej križovatkě OK4. Rozsah úpravy tejto cesty v tejto križovatkě bol limitovaný polohou existujúceho mosta cez Turniansky potok, avšak parametre úprav sú v normových hodnotách. Dopravné riešenie križovatky zohľadňuje požiadavky KDI a ODI (bypassy, akceptovanie budúceho 4-pruhu na ceste II/507).

Križovatka OK2 je navrhnutá tak, aby poskytovala možnosť výhľadovej realizácie preložky cesty II/507 severozápadným obchvatom obce Trenčianska Turná a západným obchvatom obce Trenčianske Stankovce.

Cesty III/050267 a III/507019 na vstupoch do obcí Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce sú vyvolanými investíciami realizácie okružnej križovatky OK2. Navrhovaná zmena v riešení uvedených komunikácií prispieje, spolu s riešením nemotoristickej dopravy, k odstráneniu negatív súčasného riešenia dopravy v uvedenom území. Preložka cesty III/050267 umožní lepšie riešenie dopravy v obci Veľké Bierovce, a to zlepšením vstupu do obce (doterajšia trasa uvedenej cesty sa stane zaslepenou miestnou komunikáciou) a vytvorením podmienok pre dopravné pripojenie pripravovanej zástavby IBV.

Nemotoristická doprava v trojuholníku „Veľké Bierovce – Trenčianske Stankovce – priemyselná zóna“ dostane v rámci stavby rýchlostnej cesty výraznú podporu formou vybudovania kvalitných a bezpečných komunikácií na jednotlivých trasách, s možnosťou ďalšieho dobudovania v smere na Trenčiansku Turnú, resp. južným a západným smerom.

Prístup na príľahlé stavbou rozdelené pozemky je v technickom riešení stavby zohľadnený návrhom premostení, pričom pri návrhu väčšina z nich rozhodovala o ich dĺžkových parametroch aj požiadavka zachovania doterajších alebo vytvorenia nových prístupov do územia. Mostný objekt 217 spolu s poľnou cestou 161 je jediným typom riešenia prístupu na pozemky premostením telesa rýchlostnej cesty. Novými komunikáciami zabezpečujúcimi prístup na pozemky sú objekty 162 a 163 stavby. K úpravám poskytujúcim možnosť obsluhy územia patrí aj objekt 164, umožňujúci údržbu toku jeho správcovi.

Pre potreby stavby je navrhnutých niekoľko prístupov na stavenisko, pričom väčšina z nich využíva existujúce koridory účelových komunikácií alebo prístupov do územia z existujúcej siete ciest. Pre potreby stavby budú tieto komunikácie dočasne upravené, s možnosťou neskoršieho ponechania vytvorených úprav pre ďalšie využívanie.

Použitie verejnej cestnej siete je základom zabezpečenia prístupu na stavbu. Pre umožnenie odstránenia poškodení na cestách I., II. III. triedy a miestnych /účelových komunikáciách boli vytvorené objekty 191, 192 a 193. Realizácia navrhnutých úprav bude prebiehať v rozsahu, ktorý stanoví monitoring v etapách pred začatím výstavby, v jej priebehu a po ukončení výstavby rýchlostnej cesty.

Cestné objekty stavby:

- 101 Rýchlostná cesta R2 km 0,000 – 8,739
- 102 MÚK „Trenčianska Turná“ v km 5,844 R2
- 103 Úprava kolektora a vetvy MÚK „Chocholná“ východne od diaľnice D1
- 104 Úprava vetiev MÚK „Chocholná“ západne od diaľnice D1
- 111 Okružná križovatka OK1 v km 0,000 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50
- 112 Okružná križovatka OK3 a súvisiace úpravy cesty I/50 a vetiev križovatky s cestou I/61
- 113 Okružná križovatka OK2 v km 2,492 R2 a súvisiaca preložka cesty I/50
- 114 Okružná križovatka OK4 a súvisiaca úprava cesty I/50
- 115 Pripojenie odpočívadla Mníchova Lehota na rýchlostnú cestu R2
- 121 Úprava cesty II/507 v OK4
- 131 Preložka cesty III/050267 v OK2
- 132 Preložka cesty III/507019 v OK2
- 141 Miestna komunikácia vo Veľkých Bierovciach pri OK2
- 142 Obratisko na zrušenom úseku cesty III/050267 vo Veľkých Bierovciach pri OK2
- 143 Obratisko na miestnej komunikácii vo Veľkých Bierovciach pri OK2
- 144 Predĺženie MK Trenčianske Stankovce v km 3,1 R2 s ukončením obratiskom
- 151 Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Veľké Bierovce
- 152 Nemotoristická komunikácia Veľké Bierovce – Vaillant, úsek v správe obce Trenčianske Stankovce
- 153 Nemotoristická komunikácia do obce Trenčianske Stankovce
- 161 Poľná cesta v km 1,434 - 1,944 R2 vľavo a vpravo
- 162 Poľná cesta v km 3,1 - 3,5 R2 vpravo
- 163 Poľná cesta v km 8,122 R2
- 171 Dočasné pripojenie rýchlostnej cesty R2 na cestu I/50 na konci stavby
- 172 Úprava cesty I/50 v mieste dočasného pripojenia rýchlostnej cesty R2
- 181 Obchádzky na vetvách diaľničnej MÚK „Chocholná“
- 182 Obchádzky v okružnej križovatke OK1
- 183 Obchádzky v okružnej križovatke OK2
- 184 Obchádzky v okružnej križovatke OK3
- 185 Obchádzky v okružnej križovatke OK4
- 191 Úprava cesty I/50 (po ukončení výstavby)
- 192 Úprava ciest II. a III. triedy (po ukončení výstavby)
- 193 Úprava miestnych komunikácií (po ukončení výstavby)
- 801 Prístupová komunikácia na stavenisko pozdĺž pravého brehu Biskupického kanála
- 802 Prístupová komunikácia na stavenisko medzi Biskupickým kanálom a riekou Váh
- 803 Prístupová komunikácia na stavenisko pozdĺž ľavobrežnej hrádze rieky Váh
- 804 Prístupová komunikácia na stavenisko v km 5,9 R2
- 805 Prístupová komunikácia na stavenisko v km 6,7 R2

5.5 Koordinácia so zámermi iných investorov (stavebníkov)

Podľa dostupných údajov, ktoré poskytli Krajský stavebný úrad Trenčín, Spoločný stavebný úrad Trenčín, dotknuté obce a samostatné subjekty, sa v širšom záujmovom území stavby rýchlostnej cesty R2 v súčasnej dobe pripravujú nasledovné stavby:

Chocholná-Velčice

- „Logistický park Sihot’ – Chocholná – Velčice“, navrhovateľ SIGNUM Ltd., spol. s r.o., Bratislava,
 - podľa našich zistení bolo na predmetnú stavbu vydané „Rozhodnutie o umiestnení stavby“ (Obec Chocholná-Velčice, 12/2008),
 - predmetný zámer je situovaný do územia ohraničeného diaľnicou D1, cestou I/61 a cestou I/50 (vrátane vetiev jej križovatiek s ostatnými komunikáciami),
 - vychádzajúc z dostupných podkladov sa javí, že stavba rýchlostnej cesty R2 pravdepodobne kolide s objektom SO 307 „Prípojka VN“, a to výstavbou okružnej križovatky OK3 – pri ďalšej príprave obidvoch stavieb odporúčame črtajúci sa stret záujmov sledovať a hľadať riešenie vyhovujúce obom zámerom (reálna je zmena trasovania prípojky VN).

Opatovce

- „Business Center Trenčín – Opatovce, 1. etapa“, navrhovateľ KUPRED, spol. s r.o. Trenčín,

- podľa našich zistení po ukončení zisťovacieho konania ObÚ ŽP Trenčín vydal rozhodnutie o ne posudzovaní činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z.,
- stavba rýchlostnej cesty R2 nie je v kolízii s predmetným zámerom.

Veľké Bierovce

- „Zariadenie na zhodnocovanie stavebných odpadov ERSON Recycling, s.r.o. Veľké Bierovce“, navrhovateľ ERSON Recycling, s.r.o. Veľké Bierovce,
 - na stavbu bolo vydané „Rozhodnutie o umiestnení stavby“ (Obec Veľké Bierovce, 09/2009),
 - stavba rýchlostnej cesty R2 kolидуje s objektom SO 110.1 „Preložka existujúcej VN vzdušnej linky VN“ a objektom SO „Vodovodná prípojka“,
 - stret záujmov je málo významný (pri umiestňovaní stavby rýchlostnej cesty bolo prihlíadané na uvedený zámer),
 - navrhované úpravy inžinierskych sietí (preložka linky VN, prípojka VN a prípojka vodovodu) majú byť umiestnené pod krajným poľom mosta cez Biskupický kanál (most 203-01) – je reálny predpoklad, že stavba zariadenia prebehne už v rokoch 2010 – 2011, t.j. ešte pred začatím výstavby rýchlostnej cesty (v DSP stavby sa následne zohľadní reálny stav sietí),
 - vo väzbe na prebiehajúcu aktualizáciu riešenia prístupu k areálu z existujúcej cestnej siete a vjazdu do samotného objektu (zmena miesta vjazdu súvisiaca so zmenou riešenia oplotenia areálu), bude v ďalšej príprave oboch stavieb potrebné hľadať riešenie vyhovujúce obom zámerom (v predkladanej dokumentácii predbežne uvažujeme s úpravou oplotenia, ktorého výstavba prebehne v krátkej dobe a ktorého poloha môže byť v budúcnosti kolíznym prvkom – aj s prihliadnutím na zatiaľ nespresnený zámer využitia územia na opačnej strane rýchlostnej cesty).
- „Závod na výrobu bioplynu – Veľké Bierovce“, navrhovateľ EETEK Slovakia, s.r.o. Bratislava,
 - vydaný návrh na Rozhodnutie o umiestnení stavby (Obec Veľké Bierovce, SpSÚ 1757/2007-003/Ko, OcÚ 95/2008, zo dňa 09.12.2008,
 - situovanie zámeru je priamo v areáli Agrokombinátu, takže mimo záujmového územia stavby rýchlostnej cesty,
 - podľa dostupných informácií v realizácii tohto zámeru sa nebude pokračovať.
- „Bioplynová stanica Veľké Bierovce“, navrhovateľ Bioplyn Veľké Bierovce s.r.o., Dubnica nad Váhom,
 - vypracovaný Zámer podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, spracovateľ MYSTIKAL s.r.o. Nesvady, 2010),
 - situovanie zámeru nie je z dôvodu chýbajúcich podkladov presne známe, ale javí sa, že predmetný zámer je plánované realizovať v mieste vyššie uvádzaného zámeru, s prípadným rozšírením na susedné pozemky (3 bioplynové stanice).

Trenčianske Stankovce

- „Rekonštrukcia a prístavba budovy Kveta“ – majiteľom avizovaný zámer na pozemkoch 146/6 a 144/1,
 - podrobnejšie informácie a podklady k zámeru neboli projektantovi poskytnuté,
 - črtajúce sa ohrozenie predmetného zámeru stavbou rýchlostnej cesty bolo doriešené primeranou úpravou technického riešenia súvisiacich objektov 101 a 162, takže k stretu záujmov nedochádza,
 - ochrana existujúceho a budúceho objektu proti hluku je zabezpečená protihlukovou clonou (objekt 274).

Trenčianska Turná

- „Geotermálny vrt Trenčianska Turná“ – samosprávou avizovaný výhľadový zámer využitia prieskumného územia vrtu, situovaného na pozemkoch severne od cesty I/50 v území medzi priemyselnou zónou Trenčianske Stankovce a príľahlou zástavbou obce Trenčianska Turná,
 - stavba rýchlostnej cesty nekoliduje s prieskumným územím geotermálneho vrtu (najväčšie priblíženie trvalého objektu stavby v km 3,500 predstavuje vzdialenosť 120 m),
- „Napojenie štátnej cesty II/507 na štátnu cestu I/50 a križovanie štátnej cesty II/507, I/50 a miestnej komunikácie“ – zámer riešenia nepriaznivého stavu na existujúcej cestnej sieti, riešený v „projekte pre stavebné povolenie“ spracovanom AD Prievidza, s.r.o. v 07/2008,

- predmetom riešenia boli dve križovatky na ceste I/50 – križovatka ciest I/50 x II/507 x III/507075 na hranici katastrov obcí Trenčianske Stankovce a Trenčianska Turná (neďaleko areálu firmy „Kveta“) a križovatky ciest I/50 a II/507 v katastri obce Trenčianska Turná (odbočka na Trenčín),
- zámer riešenia prvej križovatky nie je stavbou rýchlostnej cesty dotknutý, zámer riešenia druhej križovatky je obsiahnutý v návrhu okružnej križovatky OK4, pričom táto je súčasťou nového dopravného riešenia, obsahujúceho privádzač na rýchlostnú cestu (MÚK Trenčianska Turná).

Mníchova Lehota

- „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce“ – navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (DSZ/DÚR spracoval Dopravoprojekt, a.s. v 02/2010),
- podľa dostupných informácií bola žiadosť o Rozhodnutie o umiestnení stavby podaná v 10/2010,
- technické riešenie koncového úseku rýchlostnej cesty R2 v predkladanej dokumentácii zodpovedá zadávacím podmienkam parametra návrhovej rýchlosti 120 km/h a následným dohovorom s objednávatelom dokumentácie o situovaní konca riešenej stavby až v mieste smerového a výškového stotožnenia sa s nasledujúcou stavbou.

Bratislava, február 2010

Vypracoval: **Ing. Peter Valent a kolektív**