

## Záznam

z pracovného rokovania, ktoré sa konalo na Ministerstve dopravy, výstavby SR (MDV SR),  
na sekcii cestnej dopravy a pozemných komunikácií  
dňa 4. júla 2017.

---

### Program rokovania:

Predmetom stretnutia bolo prerokovanie záverov z vypracovanej štúdie realizovateľnosti stavby rýchlostnej cesty **R2 Zvolen, západ – Zvolen, východ** za účasti zástupcov MDV SR - sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií, zástupcov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., Bratislava, Investičného odboru NDS Banská Bystrica a zástupcu spracovateľa – Dopravoprojekt, a. s.

**Prítomní:** podľa priloženej prezenčnej listiny

### Priebeh rokovania:

Prítomných privítal a rokovanie otvoril V. Majcher, riaditeľ odboru cestnej infraštruktúry sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií MDV SR.

Zástupca spracovateľa štúdie, I. Bekeč, následne podrobne prezentoval rozsah a výsledky štúdie realizovateľnosti:

Cieľom štúdie realizovateľnosti bolo posúdiť realizovateľnosť stavby rýchlostnej cesty R2 Zvolen západ - Zvolen východ z hľadiska priechodnosti navrhovanej činnosti záujmovým územím s možnosťou technického riešenia v požadovaných parametroch a overiť zabezpečenie potreby finančných prostriedkov.

Z analýzy dopravných údajov vyplýva, že z hľadiska tranzitu v súčasnosti prechádza Zvolenom medzi Žiarom nad Hronom a Detvou 2 000 vozidiel/24 hodín a Banskou Bystricou a Detvou 1 300 vozidiel/24 hodín.

### Začiatok a koniec trasy:

Začiatok úseku je podľa variantných riešení definovaný dvoma bodmi na rýchlostnej ceste R1, buď križovatkou Budča alebo križovatkou Kováčová. Koniec úseku je definovaný začiatkom nadväzujúceho prevádzkovaného úseku rýchlostnej cesty R2 Zvolen, východ – Pstruša v križovatke Zvolenská Slatina.

### Posúdenie variantov:

Z viacerých posudzovaných variantov boli okrem nulového podrobnejšie rozpracované 4 varianty:

### Nulový variant:

Terajšia cesta I/16 je v tomto úseku vybudovaná v kategórii C 9,5/70 – 80, v intraviláne mesta v kategórii MZ 9/60 a MZ 21,5/60. V časti je vedená peáž cesty I/66 a vzdialenosť mimoúrovňovej križovatky Neresnica od križovatky cesty I/16 s Dobronivskou cestou je nenormová s krátkymi priepletovými úsekmi. Z hľadiska kapacity je nutná kapacitnejšia miestna komunikácia (4-pruhová), pričom však priestorové pomery rozšírenia súčasnej cesty I/16 sú obmedzené a bez asanácií to nie je možné (najmä v Môťovej). Dopravná situácia sa na kritickom úseku bez realizácie rýchlostnej cesty R2 alebo skapacitnenia cesty I/16 bude zhoršovať. Úsek cesty I/16 od začiatku Zvolena po križovátku Lieskovec je aj nehodovou lokalitou.

**Mestský variant (bledomodrý):**

Variant začína v križovatke Pustý hrad, v ktorej sa upraví dve križovatkové vetvy a využíva koridor cesty I/16, ktorá bude tvoriť pravý jazdný pás, ďalej sa upraví krátky štvorpruhový úsek medzi križovatkami Centrum a Neresnica. Úsek trasy pod Môt'ová je riešený zapustením rýchlostnej cesty R2 pod terén popod terajšiu cestu I/16 (1 300 m dlhý hĺbený tunel pod úrovňou vodnej hladiny Slatiny). V extraviláne Zvolena je trasa situovaná na pahorkoch severne od vodnej nádrže Môt'ová a následne ponad železnicu a cestu I/16 východne od Lieskovca a pripája sa v križovatke Zvolenská Slatina na prevádzkovaný úsek R2. Súčasťou je aj preložka cesty I/16 vo Zvolene a jej ďalšie úpravy. Variant si vyžaduje doplnenie križovatky Budča o dve nové vetvy.

Križovatky: Budča, Zvolen Pustý hrad, Zvolen Centrum, Neresnica, Môt'ová (jednosmerná), Lieskovec (jednosmerná), Zvolenská Slatina.

Náklady: 319 543,75 tis. eur, IRR: 0,43 %

Dĺžka: 11,198 33 km

**Variant Juh1 (zelený):**

Variant začína v križovatke Pustý hrad, v ktorej sa upraví dve križovatkové vetvy a následne v krátkom úseku využíva koridor cesty I/16, ktorá tvorí pravý pás. Následne trasa pokračuje tunelom Pustý hrad (927 m), mostom ponad Neresnický potok a tunelom Sekier (1 856 m, popod sídlisko) do priemyselnej zóny v Môt'ovej odkiaľ pokračuje zhodne s mestským variantom. Súčasťou je aj krátka preložka cesty I/16 a jej úprava. Variant si vyžaduje doplnenie križovatky Budča o dve nové vetvy.

Križovatky: Budča, Zvolen Pustý hrad, Zvolen Centrum, Neresnica, Môt'ová, Zvolenská Slatina.

Náklady: 406 384,70 tis. eur, IRR: -1,57 %

Dĺžka: 11,440 53 km

**Variant Juh2 (fialový):**

Variant začína v križovatke Pustý hrad pri ČOV, kde sa dobuduje 6 križovatkových vetiev, trasa následne juhovýchodným smerom prekonáva železnicu, rieku Hron a vchádza do sústavy troch tunelov Pustý hrad (2 225 m), Bukovinka (1 802 m) a Zálužná (1 406 m). Následne trasa pokračuje severovýchodným smerom pri výhľadovom priehradnom múre VD Slatinka a pripája sa v križovatke Zvolenská Slatina na prevádzkovaný úsek R2. Variant si vyžaduje doplnenie križovatky Budča o dve nové vetvy.

Križovatky: Budča, Zvolen Pustý hrad, Zvolenská Slatina.

Náklady: 504 555,96 tis. eur, IRR: -3,19 %

Dĺžka: 13,217 37 km

**Variant Sever (hnedý):**

Variant je modifikáciou pôvodného variantu C3 v zmysle Technickej štúdie z roku 2006. Smerové vedenie v porovnaní s pôvodným variantom C3 zostáva zachované s miernou úpravou koncového úseku vo vzťahu k prevádzkovanému nadväzujúcemu úseku R2 Zvolen, východ – Pstruša. Nivelita je upravená v k. ú. Rybáre a Lieskovec tak, aby nebolo potrebné budovať tunel, ktorý bude nahradený zárez (môže byť presypaný ako ekodukt). Bude potrebné dobudovanie pruhu pre pomalé vozidlá v dĺžke 1 090 m. Variant si vzhľadom na polohu križovatky Zvolen Rákoš vyžaduje úpravu križovatky Kováčová.

Križovatky: Zvolen Rákoš, Zvolenská Slatina, Kováčová.

Náklady: 256 133,36 tis. eur, IRR: 0,92 %

Dĺžka: 10,771 88 km

Všetky úseky boli posudzované v plnom profile pre kategóriu R 24,5/100.




## Prijaté závery:

Každý z uvedených variantov má svoje pozitíva aj negatíva. Varianty Juh1 a Juh2 možno označiť za najmenej vhodné a aj kvôli tunelom technicky a časovo náročnejšie. Z dopravného modelu vyplýva, že Mestský variant (bledomodrý) prepraví najviac dopravy, keďže prechádza priamo zastavaným územím a má najviac kapacitných úsekov a križovatiek. Jeho realizácia v intraviláne a priemyselnej zóne však predstavuje riziko pokiaľ ide o neevidované inžinierske siete a taktiež potrebné technické opatrenia tunelovej časti vo vzťahu k hladine rieky Slatina a podzemným vodám. Variant Sever (hnedý) je z hľadiska ekonomickej efektivity najvýhodnejší zo študovaných variantov. Koridor tohto variantu (pôvodný variant C3) bol posúdený v procese EIA a taktiež tento variant za splnenia určitých podmienok pripúšťa MZ SR, IKŽ.

Pre pokračovanie ďalšej prípravy sa **odporúča variant Sever (hnedý)**. V prípade odporu zo strany mesta Sliach je možné zvážiť rokovania o posune trasy na hranicu katastra mesta tak, aby sa uvoľnili rozvojové plochy pre mesto.

Nezávisle od výberu variantu bude potrebné uskutočniť opatrenia pre skapacitnenie existujúcej cesty I/16 v Môt'ovej.

V Bratislave 6. 7. 2017

Zapísal: T. Pšenka, vedúci oddelenia cestného hospodárstva 

Schválil: V. Majcher, riaditeľ odboru cestnej infraštruktúry 