



Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 35/1
812 35 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa
11507/2024-6.6/jh
40236/2024
40239/2024-int.

Naše číslo
19694/2024/ÚVHR/56987
Stupeň dôvernosti: VJ

Vybavuje/linka
MUDr. Szabová
0915 291 935

Žilina
02.07.2024

VEC

Správa o hodnotení činnosti „Dial'nica - D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a Dial'nica D3 Oščadnica –Čadca Bukov II. profil“
- z á v ä z n é s t a n o v i s k o

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (ďalej len „MD SR“) ako príslušný orgán podľa § 3 ods. 1 písm. f), ods. 2 písm. b) a § 7 ods.1 písm. e) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 355/2007 Z.z.“), vo veci posúdenia návrhu žiadateľa Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, na vydanie záväzného stanoviska k správe o hodnotení činnosti „Dial'nica - D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a Dial'nica D3 Oščadnica – Čadca Bukov II. profil“, podľa § 13 ods. 2 zákona č. 355/2007 Z. z. vydáva toto

z á v ä z n é s t a n o v i s k o

S predloženou dokumentáciou správy o hodnotení činnosti „Dial'nica - D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a Dial'nica D3 Oščadnica –Čadca Bukov II. profil“ sa s ú h l a s í.

Podaním doručeným na MD SR dňa 14.06.2024 požiadalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, o vydanie stanoviska k správe o hodnotení činnosti „Dial'nica - D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a Dial'nica D3 Oščadnica –Čadca Bukov II. profil“ podľa § 33 ods.1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní

vpływ na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“).

Navrhovateľom predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti je Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 821 06, Bratislava. Spracovateľom dokumentácie je DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3.

Navrhovaná činnosť je umiestnená v Žilinskom kraji, v okresoch Kysucké Nové Mesto a Čadca, v kat. území obcí Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Horelica, Čadca.

Účelom stavby je dobudovanie časti diaľničného ťahu D3 v samostatných úsekoch „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil“.

Začiatok diaľnice D3 je situovaný do križovatky Hričovské Podhradie na diaľnici D1, ktorá tvorí dopravnú kostru v smere východ – západ. Predmetné úseky D3 dopĺňajú diaľničnú sieť SR v smere Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité, čím vytvárajú s úsekom D1 od Bratislavy jednu zo severo–južných dopravných osí Slovenska. Po dobudovaní bude diaľnica D3 plniť funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a juhozápadných oblastí Slovenska s Kysucami a nadväzne s Poľskou republikou.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa na začiatku napája na pripravovaný úsek „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ a na konci úseku sa pripája na úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ pri obci Oščadnica. Trasa diaľnice je prevažne v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11. V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso jestvujúcej cesty I/11. Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je 10 791,92 m. V riešenom úseku je navrhnuté ľavostranné veľké odpočívadlo Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou. Pravostranné veľké odpočívadlo Oščadnica spolu so Strediskom správy a údržby diaľnic Oščadnica, ktoré boli v roku 2010 riešené v tomto úseku diaľnice D3, sa v roku 2020 pri spracovaní DSP pričlenili k nadväzujúcemu úseku diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil.

Úsek diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, ktorého súčasťou je aj ľavá tunelová rúra tunela Horelica s dĺžkou 605 m momentálne v obojsmernej prevádzke, je v súčasnosti vedený po ceste I/11A, ktorá predstavuje jeho polovičný profil. Na začiatku úseku v km 33,007 47 sa stavba napája na úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. Samotná stavba rieši dostavbu pravého jazdného pásu úseku a pravej tunelovej rúry tunela Horelica. Koniec úseku bude napojený na dobudovaný úsek „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“.

V súlade s Rozsahom hodnotenia č. 7076/2021-6.6/rc-RH navrhovanej činnosti „Diaľnica - D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca Bukov II. profil“ sú v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracované dva varianty navrhovanej činnosti:

Variant 0 - Nulový variant popisuje vývoj súčasného stavu, v prípade, že by sa nerealizovala navrhovaná stavba.

Variant 1 - predstavuje technické riešenie stavby rozpracované v aktuálnom stupni DSP.

Prevádzka diaľnice D3 v navrhovaných parametroch s predpokladanými intenzitami dopravy bude významným novým zdrojom hluku z dopravy. Výstavbou diaľnice dôjde k prerozdeleniu dopravy na pôvodnú cestu I/11 a navrhovanú diaľnicu D3, čím sa predpokladá zmena hlukovej záťaže územia. Predpokladá sa, že výstavbou navrhovanej činnosti sa na pôvodných komunikáciách, ktoré prechádzajú cez zastavané časti dotknutých obcí, zníži hluková záťaž. Zároveň však dôjde k distribúcii hluku z dopravy do širšieho územia aj do lokalít, v ktorých doteraz pôsobenie tohto zdroja hluku nebolo významné.

Pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na hlukové pomery v okolí trasy diaľnice D3 boli vypracované Hlukové štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023). Návrh a posúdenie protihlukových opatrení na navrhovaných a existujúcich cestných komunikáciách sa vykonalo pomocou predikcie s využitím matematického modelovania. Vo výpočte bolo uvažované s rýchlosťou vozidiel na diaľnici $v = 130$ km/h pre osobné automobily a $v = 90$ km/h pre nákladné automobily. Hlukové záťaž boli vypočítané pre tri referenčné časové intervaly (deň, večer, noc) vo výhľadových rokoch 2030, 2040. Výsledkom modelovania sú hlukové mapy, z ktorých je zrejmá distribúcia emisií hluku v podmienkach bez protihlukových opatrení a s navrhovanými protihlukovými opatreniami.

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude ťažká doprava, a stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Tento hluk sa nedá odcloniť protihlukovými opatreniami vzhľadom na premenlivosť polohy nasadenia strojov a konfiguráciu terénu. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.

Opatrenia na zmiernenie dopadov hluku vznikajúceho počas výstavby spočívajú najmä v organizácii práce (napr. dodržiavanie intervalu, v ktorom sa môžu vykonávať hlučné stavebné práce, organizácia stavebnej dopravy spolu s prácami na stavenisku a vylúčenie prác v nočných hodinách), využívanie modernej stavebnej technológie, určenie vhodných prístupových ciest, optimálne rozmiestnenie stavebných dvorov, a pod.

Zdrojom hluku po uvedení diaľnice D3 do prevádzky v predmetnom území budú najmä pozemné komunikácie (diaľnica D3 a cesta I/11), pričom je potrebné počítať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na diaľnici D3, zo zvyškovej dopravy na ostatnej cestnej sieti (najmä ceste I/11 a cestách III. triedy) a dopravy na železničnej trati. Ku kumulácii hluku dochádza v celom riešenom území. Presmerovaním hlavného tranzitujúceho dopravného prúdu s vysokým podielom ťažkej nákladnej dopravy na diaľnicu D3 a vybudovaním protihlukových stien takmer v celej jej dĺžke sa dosiahne zníženie úrovne hluku oproti súčasnému stavu. Na nových úsekoch preložky cesty I/11 sa vzhľadom na vysokú zostatkovú dopravu vybudujú tiež protihlukové opatrenia. Z toho dôvodu sa v kumulatívnom pôsobení predpokladá zlepšenie hlukovej situácie z dopravy v oblasti. Zrušením pôvodnej úrovňovej križovatky cesty III/2013 s I/11a v Oščadnici dochádza k presmerovaniu lokálnych dopravných vzťahov (cca 3 tis. vozidiel denne) z/do Oščadnice na komunikáciu I/11 v smeroch Čadca a Krásno nad Kysucou. To má za následok nárast intenzity dopravy v tejto oblasti a dá sa očakávať aj mierny nárast hluku oproti súčasnému stavu. V úseku od MUK Krásno po Oščadnicu sa v okolí cesty I/11 nachádzajú aj plánujú prevažne plochy s funkciou služieb, obytná zástavba je minimálna. V úseku Oščadnica – Čadca je popri ceste I/11 rozptýlené osídlenie aj koncentrovaná zástavba v meste. Návrh protihlukových opatrení protihlukovými stenami rieši len novú trasu diaľnice D3 a novú preložku cesty I/11. Monitoringom po skončení výstavby diaľnice sa preukáže potreba riešenia opatrení na budovách a aj ich rozsah.

V hlukovej štúdii sa na základe výpočtov konštatuje, že po sprevádzkovaní diaľnice dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v okolí celého riešeného úseku trasy diaľnice D3. Na zmiernenie hlukovej situácie sú navrhované protihlukové opatrenia vo forme opatrení na dráhe šírenia zvuku (protihlukové steny), opatrenia priamo na zdroji (valenie kolies cestných vozidiel v interakcii s povrchom vozovky) a opatrenia na fasádach budov. Vzhľadom na lokalizáciu stavby sú navrhované protihlukové opatrenia aj na novom úseku preložky cesty I/11.

Na ochranu pred hlukom z diaľnice D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica a D3 Oščadnica – Čadca Bukov, II. profil sa navrhujú najmä opatrenia na dráhe šírenia hluku - protihlukové steny (PHS). V úseku D3 Kysucké Nove Mesto – Oščadnica sú navrhované PHS v konečnej dĺžke 14 140 m a v úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil v celkovej dĺžke 4912,07 m, s výškou 4 -6 m. Pre výstavbu sa požadujú pre PHS nasledovné technické parametre: jednočíselná veličina odrazu zvuku: $DLRI \geq 6$ dB, v prípade priehľadných odrazivých panelov na mostoch s hodnotou $DLRI < 1$ dB. Jednostranne pohltivé protihlukové steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DLSI \geq 29$ dB a obojstranne pohltivé steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DLSI \geq 28$ dB (nepriezvučnosť pohltivého elementu + stĺpa, teda celková nepriezvučnosť PHS) v zmysle STN EN 1793-6. Pre návrh

protihlukových stien je v zmysle STN EN 1793-1 v prípade pohltivých stien uvažované s parametrom zvukovej pohltivosti $DL\alpha \geq 11$ dB a s parametrom vzduchovej nepriezvučnosti $DLR > 24$ dB. Kvalita protihlukových stien bude preverená počas monitoringu po uvedení stavby do prevádzky.

V rámci opatrení na zdroji sa v celom novom úseku diaľnice D3, vrátane mostných objektov, navrhuje použiť asfaltové súvrstvie s obrusnou vrstvou z asfaltového koberca mastixového (SMA podľa STN EN 13108-5). Na stavebných objektoch mostov sa navrhujú mostné závery s protihlukovou úpravou.

V prípade, ak merania hluku počas prevádzky (resp. v rámci monitoringu) preukážu prekročenie prípustných hodnôt hluku, budú sa realizovať opatrenia na budovách tak, aby boli dodržané prípustné hodnoty vo vnútornom prostredí budov. Protihlukové opatrenia na fasádach budov sa predpokladá riešiť na vytipovaných objektoch budov v obciach pozdĺž celého riešeného úseku diaľnice. Rozsah opatrení na budovách bude stanovený po uvedení diaľnice do prevádzky na základe monitoringu hluku zadefinovanom v Projekte monitoringu, ktorý je súčasťou dokumentácií DSP/DRS.

Dokumentácia SOH obsahuje Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. a podľa vyhlášky MZ SR č. 233/2014 Z.z. (Ing. J. Hamza, Martin, 08/2023). Podľa záverov dokumentu je z hľadiska zdravotného rizika hlavným prínosom navrhovanej stavby zníženie počtu obyvateľstva priamo postihnutých hlukom z cesty I/11. K zhoršeniu hlukovej situácie dôjde v okolí obcí, ku ktorým sa priblíži diaľnica D3 Kysucké Nove Mesto – Ošadnica – Čadca, Bukov II. profil vo variante 1.

Správa o hodnotení navrhuje Projekt monitoringu ŽP, v rámci ktorého je spracovaný aj návrh monitoringu hluku, a to v intervale pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice. Monitoring hluku je spracovaný pre tie lokality, kde sa hlukovou štúdiou identifikovali potenciálne riziká vplyvu hluku z dopravy na ŽP a zdravie ľudí. Meranie v rámci monitoringu hluku bude realizované celkovo v 19-tich meracích bodoch. V jednotlivých etapách sa navrhuje meranie realizovať nasledovne (návrh pre tri roky výstavby):

- pred výstavbou – 2x ročne pri odlišných vegetačných podmienkach, trvanie merania 24 hodín
- počas výstavby – 2x ročne v dňoch intenzívnych stavebných prac, trvanie merania 24 hodín
- počas prevádzky – 2x ročne pri odlišných vegetačných podmienkach, resp. odlišnom stave dopravy, trvanie merania 24 hodín.

Počas monitoringu sa budú predkladať ročné správy a po ukončení monitoringu súhrnná správa sumarizujúca výsledky jednotlivých etáp monitorovania s návrhom ďalšieho postupu.

Záver:

Podľa dokumentácie správy o hodnotení navrhovanej činnosti budú predikované hodnoty hluku a s tým súvisiaca ochrana verejného zdravia v okolí diaľničných úsekov dosiahnuté v prípade, že pri projektovej príprave stavby sa budú rešpektovať návrhy opatrení na optimalizáciu hlukovej situácie uvedené v hlukových štúdiách.

V záujme ochrany verejného zdravia žiadame, aby boli navrhované opatrenia, ktoré sú podľa predloženej dokumentácie zapracované do projektovej dokumentácie stavby, skutočne zrealizované.

Po sprevádzkovaní predmetnej stavby bude MD SR požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom prostredí.

Na základe uvedených skutočností vydáva MD SR toto záväzné stanovisko.

MUDr. Zuzana Szabová
Oblasťný hygienik Žilina