

# Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

## Útvar vedúceho hygienika rezortu

oddelenie oblastného hygienika Žilina, Na priekope 170/4, 010 01 Žilina

---

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

Vaša značka/zo dňa  
14782/2021-11.1.2/dš  
71503/2021

Naša značka  
11762/2022/ÚVHR/3506  
Stupeň dôvernosti: VJ

Vybavuje  
MUDr. Szabová  
041/7002591

Dátum  
13.01.2022

### VEC

**Zámer: „Rýchlostná cesta R3 Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Diaľnica D1“  
- z á v ä z n é s t a n o v i s k o**

---

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (ďalej len „MDV SR“) ako príslušný orgán podľa § 3 ods. 1 písm. f), ods. 2 písm. b) a § 7 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 MŽP SR, Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, na vydanie záväzného stanoviska k zámeru „Rýchlostná cesta R3 Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Diaľnica D1“, 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 ú h l a s í s a s** predloženou dokumentáciou zámeru „Rýchlostná cesta R3 Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Diaľnica D1“.

Podaním zo dňa 20.12.2021 doručeným na MDV SR odstúpením z Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Dolnom Kubíne dňa 07.01.2022, požiadalo MŽP SR, Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, o vydanie stanoviska k zámeru „Rýchlostná cesta R3 Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Diaľnica D1“ podľa § 23 ods.4 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“).

Spracovateľom zámeru je HES - COMGEO spol. s r.o., Kostiviarska cesta 4, 974 01 Banská Bystrica, zhotoviteľom je Centrum environmentálnych služieb, s. r.o. Kutlíkova 17, 852 50 Bratislava. Navrhovateľom je Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava.

Navrhovaná činnosť je umiestnená v Žilinskom kraji, v okresoch Dolný Kubín a Ružomberok, v katastrach obcí Oravský Podzámok, Medzibrodie nad Oravou, Bziny, Mokrad' – časť mesta Dolný Kubín (len v zelenom mestskom variante), Dolný Kubín, Medzihradné – časť mesta Dolný Kubín (len v modrom tunelovom variante), Vyšný Kubín, Jasenová, Valaská Dubová, Likavka.

Cieľom zámeru je návrh trasy novej kapacitnej rýchlostnej cesty vyhovujúcej súčasným aj výhľadovým nárokom na dopravu v danom území, predovšetkým zvýšenie bezpečnosti, plynulosti a rýchlosti dopravy a zlepšenie životného prostredia.

Účelom stavby je vybudovanie úseku Oravský Podzámok – Dolný Kubín – diaľnica D1 ako súčasť rýchlostnej cesty R3, ktorá tvorí prepojenie koridoru sever – juh cez stredné Slovensko. Tento koridor má uspokojiť požiadavky na prepravu medzi dvoma významnými oblasťami Katowice - Budapešť. Dobudovaním R3 sa zlepší dopravná mobilita a dôjde k zlepšeniu kvalitatívnych parametrov medzinárodného tranzitného cestného ťahu rýchlostnej cesty R3. Nevyhnutnosť výstavby rýchlostnej cesty R3 vyplýva z prieskumu dopravnej situácie, prognózy dopravy ako aj súčasnej nevyhovujúcej dopravnej situácie na existujúcej ceste I. triedy I/59 v posudzovanom území.

Navrhovaná činnosť sa v zmysle Komplexnej štúdie koordinácie technického riešenia R3 posudzovala v nasledovných variantoch:

- Variant 1 modrý – tunelový
- Variant 2 zelený – mestský
- Subvariant 2A (pri variante 2)
- Nulový stav (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila).

Začiatok trasy R3 (všetky varianty) je situovaný pri závode OFZ v Širokej napojením sa na existujúcu rýchlostnú cestu R3, kde je navrhnutá aj križovatka „Široká“ s cestou I/59. V smere na Dolný Kubín sa trasa R3 odkloní od cesty I/59 vpravo v pokračovaní existujúcej R3, vystúpi do sedla medzi bývalou skládkou TKO a skládkou OFZ a pokračuje pomedzi obe skládky na mostnom objekte.

V modrom variante trasa pokračuje od skládky TKO po teréne juhozápadným smerom, prekríži riekou Orava, obíde z východnej strany obec Bziny prelukou medzi obcou a poľnohospodárskym družstvom a ďalej pokračuje terénnym údolím. V ďalšom pokračovaní trasa prechádza popod miestnu vyvýšeninu tunelom z ktorého vychádza nad mestskou časťou Medzihradné, dolinu Medzihradného prekonáva mostom a pokračuje ďalším tunelom z ktorého vychádza medzi Dolným a Vyšným Kubínom v blízkosti ČS Slovnaft, predajne vozidiel IMPA a veterinárnou klinikou. Mostným objektom prekríži cestu I/59 a dostáva sa na protihľadá svahy miestnej vyvýšeniny.

Zelený variant sa odvíja od modrého pravostranným oblúkom, pričom prekríži existujúcu cestu I/59 a smeruje k rieke Orava. V mieste, kde sa rieka Orava dostáva do súbehu s cestou I/59, sa R3 napojí na túto cestu a ďalej pokračuje v jej trase až do km cca 7,500, pričom preberá jej priestorové parametre. V tomto mieste sa pred mostom ponad ulicu Medzihradskú odvíja z existujúcej cesty I/59 vpravo a novonavrhovaným mostom križuje ulicu Matúškovu a zastavanú časť mesta. Výška mostného objektu je navrhnutá vo výške cca 10 m nad terénom (cca vo výške existujúceho mosta). Po jeho prekonaní je trasa vedená na teréne východne od mesta, pričom obchádza Jánoškovu ulicu a smeruje južným smerom k obci Vyšný Kubín. Tu sa v km cca 9,600 napojí na trasu modrého variantu.

Od tohto bodu trasa severozápadne obchádza Vyšný Kubín a napája sa na existujúcu cestu I/59 východne od obce Jasenová v mieste, kde bol v nedávnej dobe v rámci investície SSC

dobudovaný prídavný pruh pre pomalé vozidlá. V tomto úseku je navrhnutá aj neúplná križovatka „Jasenová“ pre napojenie Dolného Kubína a obcí Jasenová a Vyšný Kubín na R3 smerom na Ružomberok. V polohe cesty I/59 je trasa ďalej vedená až do sedla Brestová. V tomto úseku sú navrhnuté aj dve odpočívadlá typu „D“ – ľavostranné v km 11,730 a pravostranné v km 12,450. V úseku od sedla Brestová po opätovné napojenie na cestu I/59 je navrhnuté aj napojenie obcí Komjatná a Valaská Dubová na R3 v smere na Dolný Kubín v križovatke „Valaská Dubová“. Trasa R3 ďalej klesá smerom do Ružomberka v polohe cesty I/59, od ktorej sa odkláňa doprava južne od obce Valaská Dubová v mieste, kde sa na cestu I/59 napája cesta III/2225 vedúca obcou Valaská Dubová. V celom ďalšom úseku až do križovatky Likavka s diaľnicou D1 je navrhovaná trasa R3 vedená v súbehu s existujúcou cestou I/59 po jej pravej strane tak, aby nebolo potrebné zasahovať do cesty I/59. Napojenie rýchlostnej cesty R3 na diaľnicu D1 a cestu I/59 je navrhnuté v križovatke „Likavka“ jej minimálnou úpravou oproti navrhovanému stavu podľa PD D1 Hubová – Ivachnová.

Subvariant 2A rieši alternatívne vedenie trasy rýchlostnej cesty R3 zastavanou časťou mesta Dolný Kubín v blízkosti ulice Jánoškova. Od trasy zeleného variantu V2 sa odpája v km cca 7,4 a pokračuje existujúcou cestou I/59 až za most nad ulicou Medzihradská. Za mostom sa odpája od cesty I/59 vpravo a po teréne prechádza zastavanou časťou mesta, pričom sa predpokladá asanácia štyroch rodinných domov. Na zelený variant V2 sa opäť napája v km cca 8,5. Dĺžka subvariantu 2A predstavuje 1114 m.

Súčasťou stavby je návrh realizácie súbežnej komunikácie. Úlohu súbežnej komunikácie bude plniť predovšetkým cesta I/59. Nakoľko v úseku od km 10,0 – 13,5 a 14,3 – 15,4 je R3 trasovaná v polohe existujúcej cesty I/59 súbežnú komunikáciu budú zabezpečovať cesty nižších tried.

V modrom variante sú navrhované dva tunelové objekty - tunel Dolný Kubín 1 s dĺžkou 880 m a tunel Dolný Kubín 2 s dĺžkou 1 170 m. Tunely budú tvorené dvoma dvojpruhovými, jednosmernými tunelovými rúrami kategórie T 7,5.

Rýchlostná cesta R3 je navrhnutá v širkovom usporiadaní kategórie R 11,5/80 (v úsekoch, kde zaberá cestu I/59 a preberá jej parametre na návrhovú rýchlosť 60 km/hod.) bez uvažovania jej možného rozšírenia na štvorpruhovú komunikáciu v druhej etape (prípadne rozšírenie sa javí ako najproblémovejšie v prípade zeleného variantu v úseku prietahu intravilánom mesta Dolný Kubín a v doline potoka Likavka na konci úseku pred napojením R3 na diaľnicu D1).

Stavba bude počas výstavby aj počas prevádzky zdrojom hluku. Po uvedení rýchlostnej cesty R3 do prevádzky sa rýchlostná cesta stane novým líniovým zdrojom hluku v území.

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude ťažká doprava, stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Opatrením na zníženie hluku je vhodná organizácia stavebnej dopravy a práce na stavenisku a vylúčenie prác v nočných hodinách, ako aj v dňoch pracovného voľna.

Zdrojom hluku počas prevádzky bude pozemná doprava po novej komunikácii ako aj prevádzka súbežnej komunikácie.

V predloženej dokumentácii zámeru sú uvedené návrhy opatrení na ochranu verejného zdravia pred účinkami hluku z navrhovanej činnosti počas výstavby aj počas prevádzky. Pre predikciu hluku v rámci posúdenia navrhovanej činnosti vo všetkých variantoch bola v auguste 2020 vypracovaná Hluková štúdia. Spracovateľom hlukovej štúdie sú Inžinierske služby, s.r.o., Martin. Pre predmetnú lokalitu bol po spracovaní vstupných údajov vytvorený výpočtový 3D matematický model územia, ktorý bol na základe vykonaného 24-hodinového merania súčasného stavu hluku z cestnej dopravy okalibrovaný a verifikovaný.

Hluková záťaž v posudzovanom území bola stanovená predikčnou metódou s využitím matematického modelovania pre výhľadový rok 2040, teda 10 rokov po predpokladanom uvedení cesty do prevádzky (zhotoviteľ hlukovej štúdie upozorňuje, že pre komplexné posúdenie sa v tejto fáze uvažovalo s rokom realizácie 2030 pre celý úsek R3, aj keď technická štúdia odporúča

realizáciu úseku od Jasenovej po Likavku až po roku 2050, aj v zmysle spracovaného DIP). Územie v trase rýchlostnej cesty so vzdialenejšou individuálnou výstavbou bolo zaradené do kategórie III podľa tabuľky č. 1 prílohy vyhlášky MZ SR 549/2007 Z.z.

Z výsledkov vykonanej predikcie vyplynulo, že po sprevádzkovaní rýchlostnej cesty budú prekračované prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí v posudzovanom území v dennom, večernom a v nočnom čase, a to v prípade realizácie každého z posudzovaných variantov. Exponované hlukom rôzneho rozsahu pre jednotlivé navrhované varianty predmetnej stavby rýchlostnej cesty R3 bude vonkajšie obytné prostredie obcí Dolný Kubín – Široká, Medzibrodie, Bziny, Mokrad', Kňažia, Vyšný Kubín, Jasenová, Valašská Dubová, Medzihradné, Likavka.

Na ochranu dotknutého územia pred hlukom sa navrhli protihlukové opatrenia. Pri návrhu protihlukových opatrení bol zohľadnený aj vplyv súbežnej/existujúcej cesty I/59 a vytvorená rezerva do 3 dB, aby sa vytvoril priestor pre realizáciu protihlukových opatrení pre cestu I/59 s cieľom dosiahnuť optimálnu celkovú hladinu hluku z pozemnej dopravy (R3 + súbežná I/59).

Ako vhodné opatrenie na zdroji hluku je navrhovaná realizácia krytov a obrusných vrstiev vozovky z materiálov, ktoré v interakcii s valením kolies cestných vozidiel generujú menej akustickej energie (v prípade obrusnej vrstvy so strednou štruktúrou ide o korekciu približne -2 dB). Realizácia navrhovaného typu povrchu sa odporúča pre samotnú R3 ako aj rekonštruované úseky cesty I/59 resp. ostatných CK preberajúcich funkciu súbežnej komunikácie.

Ako opatrenia na dráhe šírenia zvuku sú navrhované protihlukové steny. Ich návrh je spracovaný konkrétne pre jednotlivé varianty navrhovanej činnosti. Pre variant modrý sú navrhované PHS v celkovej dĺžke 3 860m a ploche 12 720 m<sup>2</sup>. Pre variant zelený sú navrhnuté PHS v dĺžke 10 175 m s plochou 40 217,5 m<sup>2</sup> a pre subvariant 2A sú navrhnuté PHS spolu v dĺžke 10 375 m s plochou 43 272,5 m<sup>2</sup>. Výška navrhovaných stien sa pohybuje od 2,5 do 7m. Požadované technické parametre stien: PHS pohltivé musia byť v kategórii minimálne A3 podľa STN EN 1793-1 – zodpovedajúca zvuková pohltivosť  $DL\alpha > 8\text{dB}$ ; PHS označené ako odrazivé nemajú žiadnu požiadavku na parameter zvukovej pohltivosti  $DL\alpha$ ; PHS musia spĺňať parameter na vzduchovú nepriezvučnosť v kategórii B3 podľa STN EN 1793-2 – zodpovedajúca vzduchová nepriezvučnosť  $DLR > 24\text{ dB}$ .

Podľa údajov z hlukovej štúdie navrhovaný rozsah PHS zabezpečí, že prípustné hodnoty hluku z prevádzky novo vybudovanej rýchlostnej cesty v chránenom vonkajšom prostredí nebudú prekračované.

Zároveň sa však v hlukovej štúdii upozorňuje na skutočnosť, že celkový hluk z pozemnej dopravy v sledovanom území bude prekračovať prípustné hodnoty aj po realizácii PHS na rýchlostnej ceste, preto je potrebné riešiť protihlukové opatrenia aj pre súbežnú komunikáciu s rýchlostnou cestou. V hlukovej štúdii je uvedené, že všetky návrhy PHS na rýchlostnej ceste sú vypracované s rezervou a zároveň s vedomím, že pre súbežnú komunikáciu vedúcu často intravilánmi obcí návrh PHS nebude možný realizovať v celom jej rozsahu. Pre plánovanú súbežnú komunikáciu s rýchlostnou cestou R3 (cestu I/59) boli zároveň identifikované miesta, kde by PHS mohli byť realizovateľné a vytvorený bol aj rámcový návrh PHS v týchto miestach.

Autori hlukovej štúdie poukazujú aj na skutočnosť, že protihlukové steny sa v intraviláne obcí a miest nenavrhujú, najmä z dôvodu bezprostrednej blízkosti cestnej komunikácie a obytných budov. Z toho dôvodu bude potrebná realizácia protihlukových opatrení priamo na fasádach dotknutých objektov v budúcnosti (po spresnení vstupných parametrov predikcie v ďalších stupňoch PD).

V závere hlukovej štúdie sa konštatuje, že všetky uvažované varianty navrhovanej činnosti sú realizovateľné. Z výsledkov predikcie očakávanej hlukovej záťaže dotknutého územia ako aj vzhľadom na predpokladaný rozsah potrebných protihlukových opatrení je **najpriaznivejší Modrý variant V1 – tunelový**.

**Záver:**

Nakoľko výsledky predikcie uvedené v hlukovej štúdii sú relevantné len v prípade, že pri projektovej príprave stavby sa budú rešpektovať odporúčania zhrnuté v hlukovej štúdii (návrhy primárnych a sekundárnych protihlukových opatrení) žiadame, aby boli v záujme ochrany verejného zdravia navrhované protihlukové opatrenia zapracované do projektovej dokumentácie stavby a následne zrealizované.

V súlade s odporúčaniami z hlukovej štúdie žiadame, aby bol návrh protihlukových opatrení optimalizovaný po spresnení a doplnení vstupných údajov predikcie predpokladanej hlukovej záťaže spôsobenej realizáciou plánovaného úseku rýchlostnej cesty R3.

Po sprevádzkovaní predmetného úseku rýchlostnej cesty bude MDV SR požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v lokalitách dotknutých obcí. V prípade zistenia prekročených prípustných hodnôt hluku v životnom prostredí bude prevádzkovateľ zaviazaný vykonať dodatočné protihlukové opatrenia.

Na základe uvedených skutočností vydáva MDV SR toto záväzné stanovisko.

MUDr. Zuzana Szabová  
Oblasťný hygienik Žilina