

RÝCHLOSTNÁ CESTA R3 DOLNÝ KUBÍN - DIAĽNICA D1

Z Á V E R Ě Č N É S T A N O V I S K O

(Číslo: 417/2011 -3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších zmien a doplnkov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť a.s.

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica D1

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1“ je nájsť vhodné vedenie nového úseku rýchlostnej cesty medzinárodného významu v predmetnom úseku, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu, najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.

3. Užívateľ

Motoristická verejnosť

4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Kraj: Žilinský

Územný obvod: Dolný Kubín, Ružomberok

Katastrálne územie: Žaškov, Poruba - Gecel', Zábrež, Istebné, Veličná, Oravská Poruba, Hubová, Švošov, Hrboltová, Komjatná, Jaseňová, Vyšný Kubín, Leštiny, Dolný Kubín, Malý Bysterec, Beňová Lehota, Veľký Bysterec, Medzihradne, Mokrad', Kňažia, Bziny a Medzibrodie nad Oravou

5. Termín začatia činnosti

Predpokladaný rok zahájenia výstavby: 2017
Predpokladaný rok ukončenia výstavby: 2021
Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky: 2021
Predpokladaná rok ukončenia prevádzky: nedá sa určiť

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Celkové náklady

Prehľad orientačných nákladov (rok 2011) na výstavbu rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1 uvádza nasledujúca tabuľka:

Variant	Stavebný náklad	Investičný náklad
variant V1	481 407 tis. €	591 264 tis. €
variant V1+V1 h	598 545 tis. €	726 905 tis. €
variant V1+V1a+V2	610 279 tis. €	752 129 tis. €
variant V3	798 095 tis. €	973 797 tis. €

Variantnosť riešenia

V správe o hodnotení boli predložené a posudzované okrem nulového variantu aj nasledovné varianty:

- Variant V1 červený
- Kombinácia variantu V1 červený so subvariantom V1h bordový
- Kombinácia variantov V1 červený so subvariantom V1a hnedý (prepojovací medzi V1 a V2) a so zeleným variantom V2
- Variant V3 modrý, resp. kombinácia variantu V3 (modrý) so subvariantom V3d (svetlomodrý)

Riešenie týchto variantov navrhovanej činnosti vyplynulo z Rozsahu hodnotenia MŽP SR č.11492/08-3.4/ml zo dňa 4.3.2009 a na základe rozhodnutia Národnej diaľničnej spoločnosti, vzhľadom na priebeh verejných prerokovaní uskutočnených v dňoch 16. a 17.02.2010. Bolo prehodnotené trasovanie rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 a bolo preskúmané alternatívne riešenie v problematických lokalitách pri Dolnom Kubíne a Komjatnej, ktoré vyústilo do návrhu nového modrého variantu V3 a jeho subvariantov.

Popis nulového variantu

V súčasnosti nie je v dotknutom území žiadna rýchlostná komunikácia spájajúca Dolný Kubín s diaľnicou D1. Územie je urbanizované len v lokalitách v zastavanom území obcí, ostatné územie je voľná príroda.

Popis navrhovaných variantov

Začiatok úseku navrhnutých variantov je v budúcej mimoúrovňovej križovatke diaľnice D1 „Hubová - Ivachnová“ (v k.ú. obce Hubová) s cestou I/18. Koniec všetkých variantov je umiestnený taktiež v spoločnom bode, v mieste križovatky nadväzujúcej stavby rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - Oravský Podzámok (v k.ú. obce Medzibrodie nad Oravou) s cestou I/59.

Variant V1 (červený):

Celková dĺžka trasy variantu V1 je 17,779 km.

Začiatok variantu V1 je umiestnený na diaľnici D1 v križovatke Hubová. Od začiatku úseku k obci Komjatná je trasa variantu V1 je situovaná v úzkom údolí potoka Komjatná. Obec Komjatnú obchádza R3 zo severozápadu. Za obcou Komjatná trasa prechádza z údolia potoka

v oblasti miestnej časti Seč na hrebeň Oravskej vrchoviny ku kopcu Hrádok a od neho stále po hrebeni ku obci Jaseňová. Obec Jaseňová obchádza R3 zo severozápadu, ďalej pokračuje pozdĺž Jasenovského potoka okolo obce Vyšný Kubín k obci Dolný Kubín. Cestu I/59 premostňuje v mieste úzkeho pásu zástavby pri MČ Medzihradné. Sídlskom Brezovec obchádza trasa tohto variantu z juhu a východu. Obchádza výbežok hrebeňa Pastorníka a dostáva do údolia Oravy. Po krátkom súbehu so železnicou prekonáva trasa variantu V1 rieku Orava a končí v križovatke R3 s cestou I/59 v meandri rieky Orava, umiestnenej v k.ú Medzibrodie nad Oravou.

Variant V1+V1h (kombinácia červeného variantu s bordovým subvariantom)

Dĺžka celej trasy subvariantu V1h s variantom V1 je 20,538 km. (Dĺžka trasy subvariantu V1h je 8,567 km).

Subvariant V1h rieši alternatívne vedenie trasy rýchlostnej cesty R3 na juhovýchodnom okraji mesta Dolný Kubín. Od trasy variantu V1 sa odpája pri obci Vyšný Kubín, Tupú a ostrú Skalu obchádza z juhu. Sedlo výbežku za Ostrou a Tupou skalou prekonáva tunelom „Dolný Kubín“ a ďalej vchádza do doliny bezmenného potoka prechádzajúceho mestskou časťou Medzihradné. Zástavbu v oblasti Medzihradné obchádza trasa subvariantu V1h zo severovýchodu a nad sídliskom Brezovec sa napája opäť na trasu variantu V1. Cieľom subvariantu bolo preskúmať možnosť vedenia trasy R3 v juhovýchodnej časti mesta Dolný Kubín pri zachovaní celistvosti všetkých mestských častí.

Subvariant V1h má odpojenie z variantu V1 v km 9,500 a znovu pripojenie v km 14,754. V rámci subvariantu V1h pre morfológické pomery nie možné vybudovať križovatku v oblasti Kubín-juh.

Variant V1+V1a+V2 (kombinácia červeného variantu s hnedým subvariantom a so zeleným variantom)

Dĺžka trasy subvariantu V1a s variantom V1 a V2 je 22,899 km. (Dĺžka samotnej trasy subvariantu V1a je 8,617 km).

Subvariant V1a rieši prepojenia variantu V1 s variantom V2 od kopca Hrádok nad Komjatnou cez údolie potoka Trsteník medzi obcami Žaškov a Oravská Poruba do údolia rieky Orava oproti priemyselnému areálu Istebné. Subvariant V1a prechádza nezastavaným územím bez inžinierskych sietí, údolím porasteným mladým náletom stromov. Územie na základe geologických dostupných podkladov (Geofond Bratislava) je geologicky veľmi nestabilné, s množstvom zosuvov.

Subvariant V1a má odpojenie z variantu V1 v km 4,227 a pripojenie na variantu V2 v km 10,631 oproti priemyselnému areálu OFZ Istebné. Ďalej trasa je vedená v zelenom variante V2 cez katastrálne územie Veličná súbežne so železničnou traťou k mestu Dolný Kubín. Mesto obchádza trasa variantu V2 zo severozápadu podľa jeho územného plánu v polohe okolo Malého Bysterca, okolo záhradkárskej osady ponad miestnu časť Záskanie. Za Záskaním prechádza rýchlostná cesta R3 mostným objektom cez rieku Oravu, ponad priemyselnú časť mesta Dolný Kubín a železnicu do mestskej časti Mokrad' a odtiaľ cez výbežok hrebeňa Pastorník do katastra obce Bziny, kde sa napája na spoločné vedenie s variantom V1.

Variant V3 (modrý)

Je nový variant, kde trasa rýchlostnej cesty R3 je umiestnená v cca km 0,000 – 2,100 trase variantu V1, ostatná časť v novom koridore.

Celková dĺžka trasy variantu V3 je 17,252 km.

Na začiatku úseku sa napája na diaľnicu D1 v katastrálnom území obce Švošov, nadväzujúc na diaľničnú križovatku Hubová. Ďalej je trasa R3 vedená údolím potoka Komjatná až k obci Komjatná, ktorú obchádza zo severozápadu. Dotyk s obcou Komjatná je minimálny, len s jej

západným okrajom. Na hrebeni výbežku Oravskej vrchoviny medzi lokalitami Šimečka a Chrástka dosahuje trasa R3 svoj najvyšší bod a začína klesať k obci Jaseňová. Okolo Vyšného Kubína prechádza okrajovo a po preklenutí údolia Jasenovského potoka vchádza do sústavy dvoch za sebou idúcimi tunelmi Dolný Kubín 1 a Dolný Kubín 2. Krátky úsek medzi tunelmi ponad údolie bezmenného potoka na východnom okraji miestnej časti Medzihradné (mesto Dolný Kubín) je preklenutý mostným objektom. Koncová časť trasy je vedená v severnom okraji obce Bziny a po premostení rieky Orava trasa R3 pokračuje v katastrálnom území obce Medzibrodie nad Oravou, kde sa aj napája na nadväzujúci úsek R3 Dolný Kubín - Oravský Podzámok. Mesto Dolný Kubín je napojené na rýchlostnú cestu R3 prostredníctvom dvoch križovatiek s jestvujúcou cestou I/59 pomenovanými Dolný Kubín - juh (spolu s krátkym privádzačom) a Dolný Kubín - sever.

Prehľad základných ukazovateľov rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1 podľa podkladov z technických štúdií, uvádza nasledujúca tabuľka:

Por. č.	Ukazovateľ		m. j.	Variant			
				V1	V1+V1h	V1+V1a+V2	V3 / V3+V3d
1.	Celková dĺžka trasy		km	17,779	20,538	22,899	17,252
2.	Výkop		tis. m ³	1 260	1 575	1 507	1 317,9
3.	Násyp		tis. m ³	2 143	2 326	3 009	1 754
4.	Dĺžka úsekov so zosuv,		km	5,040	7,940	6,500	3,700
5.	Mosty	počet	ks	36	43	29	23
			m	5 618,80	6 309,00	6 565,54	3 502,57
6.	Tunely		km	-	0,300	-	4,573
7.	Počet križovatkových uzlov			3	2	3	3
8.	Asanácia obytných objektov		ks	3	1	1	2
9.	Asanácia priem. objektov		ks	1	0	4	0
10.	Asanácia záhradných chát		ks	13	7	12	1
11.	Orientačné zábery poľnohospod. pôdy		ha	72,6308	82,6200	75,9792	42,8301
12.	Orientačné zábery pôdy lesné pozemky		ha	8,1342	12,0444	14,3077	4,7966
13.	Dĺžka protihlukových		m	9 600	11 100	12 745	1 542
14.	Dĺžka preložiek inž. sietí		km	28,273	23,812	18,610	14,810
15.	Dĺžka úpravov. ciest I.tr.		km	1,397	0,874	1,537	0,792
16.	Dĺžka úpravov. ciest		km	12,990	14,120	10,196	10,490

Základné technické a technologické údaje

Návrh technického riešenia rýchlostnej cesty R3, križovatiek na R3, ako i novonavrhovaných komunikácií v rámci nutných preložiek vychádza z platných technických noriem pre projektovanie ciest a diaľnic - STN 73 6101, miestnych komunikácií STN 73 6110 a križovatiek STN 73 6102 a príslušných smerníc. Mostné objekty sú navrhované na zaťažovaciu triedu "A" podľa STN 73 6203.

Navrhované varianty sú výhľadovo navrhnuté v šírkovom usporiadaní R 24,5/80 (plný profil - štvorpruh smerovo rozdelený), čomu zodpovedá aj celé technické riešenie.

Parametre smerového a výškového vedenia zodpovedajú aktualizovanej STN 73 6101. Stúpací pruh pre pomalé vozidlá je potrebné zriadiť v km 8,434 až 10,266 tzn. v dĺžke 1 832 m v stúpaní od križovatky Dolný Kubín - juh smerom na Komjatnú.

Pre členitosť územia sa na trase striedajú násypy s výkopmi, ktoré sú dopĺňané

geotechnickými stabilizačnými opatreniami. Ide o zabezpečenie svahov výkopov kotvenými múrmi založenými na mikropilótach a odvodnenie zvodnených svahov pomocou horizontálnych odvodňovacích vrtov. Svahy výkopov a násypov sa predpokladajú realizovať so sklonom 1:2. Na svahoch výkopov sa vybudujú rebrá zaústené do pozdĺžnej hĺbkovej drenáže. Svahy násypov sú pri terénnych a priestorových obmedzeniach zachytávané opornými múrmi, prípadne sú riešené strmými svahmi vystuženými geosyntetikami. Na pláni zárezov sa počíta s výmenou podložia pre dosiahnutie požadovanej únosnosti na zemnej pláni. Aktívna zóna v násypoch bude vybudovaná z kamenitého drveného materiálu.

Vzhľadom na charakter a rozsah uvažovaných zemných prác je celková bilancia zemných prác nevyvážená. Pri variantoch V 1 , V 1 + V 1 h a V1+V1a+V2 vzniká nedostatok materiálu do násypov. Materiál do násypov bude hradený dovozom z najbližších evidovaných zemníkov - Kľačany I, Kľačany II, Ružomberok, výrubom z tunelov, prípadne z miestnych zdrojov (miestna výstavba, sedimentovaný materiál v toku a podobne). Pri variante V3 vzniká prebytok materiálu z výkopov. Pri razení tunelov to bude vyťažená hornina v množstve 282 400 m³ z tunela DK1 a 540 700 m³ z tunela DK2. Len časť vyťaženej horniny bude možné využiť do násypov, predpokladáme cca 55% z celkového množstva, pre zvyšok bude potrebné nájsť vhodnú skládku. Prebytočná zemina z výkopov sa môže uložiť do vyťažených oblastí opustených lomov, na rekultivácie riadených skládok a podobne. Depónia bude potrebné doriešiť podľa vybraného variantu v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie v spolupráci z dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy.

Porovnanie orientačných množstiev násypov a výkopov je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Navrhovaná činnosť	Výkopy (tis. m ³)	Násypy (tis. m ³)	Nedostatok(prebytok) násypového materiálu (tis.m ³)
Variant V1	1 260,1	2 142,6	-882,5
Variant V1+V1h	1 575,1	2 325,6	-750,5
Variant V 1+V1a+V2	1 507,2	3 009,1	-1 501,8
Variant V3	1 317,9	1 754,1	436,2

Pre povrchové a hĺbkové odvodnenie zemného telesa budú použité svahové rebrá, pozdĺžne a priečne drenáže, rigoly, priekopy, priepusty a kanalizácia rýchlostnej cesty.

Celá rýchlostná cesta bude oploštená oploštením typu „Obora“. V dotyku so zástavbou, kde príde k prekročeniu povolených hlukových limitov, sa na rýchlostnej ceste R3 vybudujú protihlukové steny.

Z výsledkov dopravno - inžinierskeho prieskumu pre kapacitné posúdenie variantne navrhovanej rýchlostnej cesty R3 vyplynulo, že:

- bez vybudovania rýchlostnej cesty R3 nebude súčasná komunikácia I. triedy I/70 vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom, v prípade nerealizácie R3 je nutné skapacitnenie jestvujúcej cesty I/70,
- varianty V1 a V1+V1a+V2 vyhovuje dopravnému zaťaženiu pre kategóriu 11,5/80 a 24,5/80,
- variant V3 a subvarianty V1h a V3d nebudú vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu v časti s tunelom už na začiatku posudzovaného obdobia pre kategóriu 11,5/80,
- navrhované mimoúrovňové križovatky budú vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom pre všetky posudzované obdobia,
- pre kategóriu 24,5/80 jednotlivé varianty vyhovujú,
- funkčná úroveň predkladané varianty pre kategóriu 24,5/80 je „FÚ A“.

Križovatky

Križovatka Hubová

Mimoúrovňová križovatka sa nachádza v priestore diaľničnej križovatky „Hubová“ a čiastočne využíva jej napojenia na diaľnicu D1. Tvar križovatky je atypický s ohľadom na

terénne danosti a využíva súbežné dopravné kolektory prepojené pod mostnými objektmi. V dopravnom kolektore dochádza k priepletom dĺžky cca 100 m. Kolektory s prepojeniami slúžia ako približne ako okružná križovatka. Vetvy sú jednosmerné a z dôvodu maximálneho využitia napojení križovatky sú zaústené v pôvodných napojeniach. Väčšina trasy vetiev vedie na mostných objektoch prekračujúcich trať ŽSR, v súbehu s diaľničným mostom rieku Váh a cestu I/18. Cesta I/18 je napojená okružnou križovatkou a pod mostom bude nutná jej prekládka.

Križovatka je umiestnená v pravom a ľavom oblúku diaľnice D1 o polomeroch $R = 800 - 850$ m. Polomery jednotlivých vetiev sú v rozmedzí $R = 48 - 200$ m s prechodnicami dĺžky 40 - 60 m. Súčasťou križovatky sú dve mostné estakády. Tak isto sa uvažuje využiť na pripájací pruh časť stúpacieho pruhu hneď na jeho začiatku, čo je akceptovateľné. Pri spevnení svahu v súbehu kolektora vpravo od diaľnice D1 sa použijú kamenné rebrá. Prestavbou križovatky sa upraví pripojenie cesty I/18 na diaľnicu D1. Preto spĺňa požiadavku správcu diaľnice D1 o možnosti prístupu z cesty I/18 na diaľnicu D1 (tým aj k tunelom na D1).

Križovatka Dolný Kubín - juh

Križovatka Dolný Kubín - juh je umiestnená v červenom variante V1, resp. v modrom variante V3 na juhovýchodnom okraji mesta Dolný Kubín na rozhraní s obcou Vyšný Kubín. Križovatka je rozvinutá v údolí na ľavom brehu Jasenovského potoka. Geometrický tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v danom území a je navrhnutá ako trubkovitá. Križovatka pozostáva zo štyroch jednosmerných dvojpruhových vetiev a obojsmernej vetvy ktoré zabezpečujú úplné dopravné prepojenie na všetky smery. Celková dĺžka vetiev križovatky Dolný Kubín juh v červenom variante V1 je 1 099 m, resp. v modrom variante V3 je 1 941 m.

Križovatka Veličná

Križovatka Veličná je umiestnená v zelenom variante V1+V1a+V2 v úseku km 13,807 na juhozápadnom okraji mesta Dolný Kubín pri križovaní s cestou I/70. Križovatka je rozvinutá na poľnohospodárskych pozemkoch, prevažne v katastrálnom území obce Veličná. Geometrický tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v danom území a je navrhnutá v tvare „deltý“. Križovatka pozostáva z dvoch obojsmerných dvojpruhových vetiev, ktoré sa rozvetvujú pri napojení na rýchlostnú cestu R3 do jednosmerných a zabezpečujú úplné dopravné prepojenie na všetky smery. Celková dĺžka vetiev križovatky Veličná je 884 m.

Križovatka Dolný Kubín - sever

Križovatka Dolný Kubín - sever je vo všetkých navrhovaných variantoch umiestnená v spoločnom koncovom úseku severne od miestnej časti Kňažia na pravom brehu rieky Orava v mieste bodovej závary na ceste I/59 v lokalite Nad brehmi, v katastrálnom území Medzibrodie nad Oravou.

- Vo variante V1 (červený) a V1+V1h+V2 (zelený) poloha križovania s existujúcou cestou I/59 predurčuje geometrický tvar križovatky, ktorý je navrhnutý v tvare „delta“. Križovatka pozostáva z dvoch obojsmerných vetiev, ktoré sú na koncoch pripojenia na rýchlostnú cestu R3 rozptýlené do štyroch jednosmerných vetiev a zabezpečujú úplné dopravné prepojenie na všetky smery. Celková dĺžka vetiev križovatky Dolný Kubín - sever vo variante V1, resp. V1+V1h+V2 je 874 m.
- V modrom variante V3 vzhľadom na obmedzenia v inundácií rieky Orava je križovatka budovaná prevažne vo výbežku existujúceho svahu. Tvar križovatky je srdcovitý s veľkou okružnou križovatkou na ceste I/59. Križovatka pozostáva z dvoch obojsmerných vetiev, ktoré sú na koncoch pripojenia na R3 rozptýlené do štyroch jednosmerných vetiev a zabezpečujú úplné dopravné prepojenie na všetky smery. Celková dĺžka vetiev križovatky DK - sever vo variante V3 je 1 419 m.

Cestná kanalizácia

Dažďové vody z povrchu vozovky rýchlostnej cesty budú odvádzané cez rigoly, vpuste do cestnej kanalizácie odtiaľ do lapačov ropných látok a po prečistení do príslušných recipientov. Odlučovače ropných látok majú za úlohu zaistiť prečistenie dažďových vôd z vozovky.

Komunikácie v tunelových rúrach budú odvodnené štrbinovými žľabmi, zvedenými kanalizáciou do nádrže kontaminovaných vôd, umiestnenej v manipulačnej ploche pred portálmi. Nádrže kontaminovaných vôd sa budú nachádzať vždy pri spodnom (južnom) portáli tunelov. Týmto systémom odvodnenia budú zvedené znečistené vody z umývania tunelov, prípadne nepredvídané úniky kvapalín pri havárii vozidiel a znečistené vody pri požiarnom zásahu v tuneloch. Nádrž kontaminovaných vôd bude bezodtoková.

V etape prevádzky pôjde predovšetkým o splachy vôd z atmosférických zrážok z povrchu vozovky a odpadové vody zo zimnej údržby vozovky. Znečistenie vôd môže výnimočne spôsobiť aj havária nákladu na komunikácii, alebo nevhodná manipulácia s látkami škodiacimi vodám na obslužných zariadeniach.

Celkové množstvo vypúšťaných odpadových vôd z atmosférických zrážok zo zastavaných plôch navrhovanej činnosti je nasledovný (orientačný odhad):

Varianty C 11,5/80	Dĺžka variantov bez	Množstvo zrážkových
Variant V1	17,778 km	290 830,3 m ³ /rok
Variant V1+V1 h	20,237 km	331 057,1 m ³ /rok
Variant	22,899 km	391 553,1 m ³ /rok
Variant V3, resp.	12,681 km	271 632,7 m ³ /rok

Mosty

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej rýchlostnej cesty kategórie R3 a morfológie terénu. Vzhľadom na zložitú morfológiu terénu je množstvo mostných objektov situovaných v strmých svahoch.

Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostovaných dopravných trás podľa STN 73 6201. Pri premostení vodných prekážok budú mosty nadimenzované minimálne na prevedenie prietoku Q_{100} s požadovanou rezervou.

Zakladanie objektov bolo navrhované na základe inžiniersko-geologického posúdenia daného územia, ktoré je po dĺžke trasy jednotlivých variantov zložené hlavne z titulu skladby podložia flyšovými súvrstviami, ale i v značnej miere prítomnosťou zosuvov rôzneho typu. Prevažná časť založenia mostov je riešená hlbkovo na mikropilótach a veľkopriemerových pilotách. Pri vhodných pomeroch a s menším namáhaním základovej škáry plošne.

Technológia budovania mostov. Pri návrhu mostných objektov boli použité technológie dostupné a používané v súčasnej praxi od prefabrikovaných montovaných konštrukcií po monolitické predpäté konštrukcie budované na podpornej skruži, výsuvnej skruži ako i technológiou letnej betonáže. Práce v toku Oravy na spodnej stavbe ako i na NK sa predpokladajú z pomocných ostrovov a rámových príjazdov osadených tak, aby bol zabezpečený prietok Q_2 vôd.

Mosty na jednotlivých variantoch:

Mostné objekty variantu V1

Trasa R3 vo variante V1 bude obsahovať 36 mostných objektov:

- Most na poľnej ceste nad preložkou potoka Komjatná oproti km 0,045,
- Most na R3 nad preložkou poľnej cesty v km 1,672,
- Most na R3 nad preložkou potoka Komjatná v km 2,123,
- Most na poľnej ceste nad preložkou potoka Komjatná oproti km 2,467,
- Most na R3 nad preložkou poľnej cesty v km 2,513,
- Most na R3 nad preložkou potoka Komjatná v km 2,941,
- Most nad R3 nad poľnou cestou v km 3,357,
- Most na R3 nad poľnou cestou a Lúčnym potokom v km 4,049,
- Most na R3 nad údolím, poľ. cestou a Lúčnym potokom v km 5,857,
- Most nad R3 nad poľnou cestou v km 6,310,

- Most na R3 nad údolím, poľnou cestou a bezmenným potokom v km 6,529,
- Most na R3 nad údolím, poľnou cestou a bezmenným potokom v km 7,063,
- Most na R3 nad údolím v km 7,614,
- Most na R3 nad bezmenným potokom v km 8,509,
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 3,753,
- Most na R3 nad preložkou poľnej cesty v km 10,287,
- Most na R3 v križovatke DK - Juh nad privádzačom a bezmenným potokom v km 11,212,
- Most na R3 nad preložkou poľnej cesty v km 11,327,
- Most na R3 nad údolím, cestou I/59, Jasenovským potokom, úpravou Srňacieho potoka a bezmenným potokom v km 12,049,
- Most na R3 nad zosuvom a preložkou poľnej cesty v km 12,777,
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 13,233,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 13,385,
- Most na R3 nad údolím a preložkou poľnej cesty v km 13,760,
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 14,273,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 14,525,
- Most nad R3 na preložke poľnej cesty v km 15,122,
- Most na R3 nad traťou ŽSR cestou III/05921, 2x bezmenným potokom a chodníkom pre peších v km 15,720,
- Most na R3 v križovatke DK - Sever, nad riekou Orava, cestou I/59 a poľnou cestou v km 16,743,
- Most na vetve "A" križovatky Hubová nad D1 traťou ŽSR cesty 111/01898 a PC v km 0,376
- Most na vetve "C" križovatky Hubová v km 0,094,
- Most na vetve V1 križovatky DK juh v km 0,048,
- Most na vetve V1 križovatky DK sever v km 0,192,
- Most na vetve V2 križovatky DK sever v km 0,114,
- Most na vetve V4 križovatky DK - Juh nad Jasenovským potokom v km 0,085,
- Most na vetve V3 križovatky DK - Juh nad Jasenovským potokom v km 0,088,
- Most na vetve V4 križovatky DK - Juh nad Jasenovským potokom v km 0,275

Mostné objekty kombinácie variantov V1+V1h

Kombinácia variantu V1 so subvariantom V1 h bude obsahovať 43 mostných objektov (mostné objekty červeného variantu mimo mosty od km cca 9,500 – km 14,550 - sú popísané vyššie):

- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 0,254,
- Most na R3 nad údolím, cestou I/59 Jasenovským a bezmen. potokom v km 0,998,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 2,154,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 2,539,
- Most na R3 nad údolím poľnej cesty a bezmenným potokom v km 3,790,
- Most na R3 na preložke poľnej cesty a Srňackým potokom v km 4,787,
- Most na R3 nad údolím, poľnej cesty a bezmenným potokom v km 5,805,
- Most na R3 nad údolím, 4x poľnej cesty a 2 x bezmenným potokom v km 6,657,
- Most na R3 nad údolím, preložke poľnej cesty a bezmenným potokom v km 7,024,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 7,189,
- Most na R3 nad údolím a poľnej cesty v km 7,565,
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 8,085,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 8,338

Mostné objekty kombinácie variantov V1 + V1 a+ V2

Kombinácia variantu V1 so subvariantom V1 a variantom V2 bude obsahovať 37 mostných objektov (mostné objekty červeného variantu po km 3,400 - sú popísané vyššie):

- Most nad R3 nad potokom Trsteník, km 6,38 (V1 a),
- Most nad R3 na preložke poľnej cesty v km 10,860,
- Most nad R3 nad riekou Orava v km 11,660,
- Most na R3 nad cestou III/05919 v km 12,138,
- Most na R3 nad traťou ŽSR a preložke poľnej cesty v km 13,525,

- Most na R3 v križovatke Veličná nad cestou I/70 a poľnej cesty v km 13,824,
- Most na R3 v križovatke Veličná nad údolím v km 14,392,
- Most na R3 nad údolím v km 14,703,
- Most na R3 nad údolím cestou III/0706 a Lehotským potokom v km 15,751,
- Most nad R3 na preložku poľnej cesty v km 16,430,
- Most na R3 nad údolím 4 x poľnej cesty a bezmenným potokom v km 17,106,
- Most na R3 nad údolím bezmenným potokom a poľnou cestou v km 18,044,
- Most na R3 nad bezmenným potokom v km 18,412,
- Most nad R3 na úprave poľnej cesty v km 18,778,
- Most na R3 nad údolím, riekou Orava, traťou ŽSR miestnou komunikáciou a poľnou cestou v km 19,689,
- Most na R3 nad cestou k vodojemu v km 20,336,
- Most na R3 nad údolím, traťou ŽSR cestou do obce Bziny a poľnou cestou v km 20,728,
- Most na R3 nad údolím, riekou Orava, preložkou cesty I/59 a poľnou cestou v km 21,735

Mostné objekty variantu V3

Trasa R3 vo variante V3 bude obsahovať 23 mostných objektov:

- Most na R3 nad bezmenným potokom a poľnou cestou v km 1,759
- Most na R3 nad bezmenným potokom v km 3,136
- Most na R3 nad bezmenným potokom v km 3,423
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 4,035
- Most na R3 nad údolím v km 5,280
- Most na R3 nad údolím v km 5,872
- Most na R3 nad údolím a bezmenným potokom v km 6,202
- Most na R3 nad bezmenným potokom a preložkou les. cestou v km 6,651
- Most na R3 nad údolím v km 6,933
- Most na R3 nad údolím v km 7,890
- Most na R3 nad údolím a preložkou poľ. cestou v km 8,692
- Most na R3 nad bezmenným potokom v km 10,005
- Most na R3 v križovatke DK juh, nad V2 vetvou križovatky, Jasenovským potokom a cestou I/59 v km 10,986
- Most na R3 nad údolím, potokom a poľnou cestou v km 12,961
- Most na R3 nad riekou Orava a traťou ZSR v km 16,670
- Most na R3 nad križovatkovou vetvou v km 16,578
- Most na R3 nad bezmenným potokom a poľnou cestou v km 0,898
- Most na R3 nad bezmenným potokom a poľnou cestou v km 0,898

Mostné objekty na vetve V2 križovatky DK juh

- Most nad bezmenným potokom na vetve V2 križovatky DK juh v km 0,078.
- Most nad bezmenným potokom na vetve V2 križovatky DK juh v km 0,188,
- Most na vetve V2 križovatky DK juh v km 0,611

Mostné objekty na križovatke DK sever

- Nadjazd nad R3 a vetvou križovatky v km 0,334.

Tunely

Tunel Dolný Kubín (DK)

Navrhovaný tunel Dolný Kubín sa nachádza v subvariante V1h (bordový), ktorý bude zabezpečovať mimoúrovňové vedenie pozemnej komunikácie masívom pod Ostrou a Tupou skalou. Tunel Dolný Kubín je zaradený podľa jeho celkovej dĺžky (300 m) ako krátky. Z hľadiska spôsobu výstavby je razený a v portálových úsekoch hĺbený. Tunel je riešený z hľadiska vedenia pozemnej komunikácie ako jedna tunelová rúra pre obidva dopravné smery. Tunel je zaradený do kategórie T-10,5 na základe návrhovej rýchlosti 80 km/h, nadväzujúcich návrhových kategórií komunikácie R 11,5/80 a ich zaradení podľa dĺžok.

Tunel Dolný Kubín 1 (DK1) a Dolný Kubín 2 (DK2)

Navrhované tunely sa nachádzajú v modrom variante V3, ktoré budú zabezpečovať mimoúrovňové vedenie pozemnej komunikácie popod pahorky Oravskej vrchoviny v okolí Dolného Kubína.

- tunel Dolný Kubín 1 (DK1)
 - staničenie južného portálu 11,257
 - staničenie severného portálu 12,826
 - dĺžka tunela 1 569 m
- tunel Dolný Kubín 2 (DK2)
 - staničenie južného portálu 13,118
 - staničenie severného portálu 16,122
 - dĺžka tunela 3 004 m

Tunely budú tvorené dvoma jednosmernými tunelovými rúrami kategórie T 7,5. Túto kategóriu tunela so šírkou jazdného pruhu 3,5 m predpokladáme s ohľadom na kategóriu rýchlostnej cesty R 24,5 s rovnakou šírkou jazdného pruhu.

Z hľadiska spôsobu výstavby sú tunely razené a v portálových úsekoch hĺbené. Výstavba tunelových rúr sa predpokladá novou rakúskou tunelovacou metódou so súčasným razením oboch tunelových rúr od oboch portálov. Razenie od severného portálu tunela DK2 si bude vyžadovať riešiť komplikovaný prístup na stavenisko zo štátnej cesty. Doba potrebná na vyrazenie tunelov bude závisieť od geologických podmienok v trase tunelov. V horninovom prostredí karpatského flyšu sa predpokladá potrebná doba pre vyrazenie tunela DK2 v trvaní 24 mesiacov a celkovú dobu výstavby tunela v trvaní 3,5 roka. Tunely budú vybavené požadovanými stavebnými bezpečnostnými úpravami a technologickým vybavením podľa Nariadenia vlády SR 344/2006 Z. z., ktoré umožnia zabezpečiť plynulú a bezpečnú prevádzku tunelov s minimálnymi prevádzkovými nákladmi a bezpečnosť užívateľov tunelov v prípade mimoriadnych udalostí / požiar, dopravné nehody, ...).

Pri razení tunelov bude vyťažená hornina v množstve 282 400 m³ z tunela DK1 a 540 700 m³ z tunela DK2. Len časť vyťaženej horniny bude možné využiť do násypov, predpokladáme cca 55% z celkového množstva, pre zvyšok bude potrebné nájsť vhodnú skládku.

Protihlukové opatrenia

Dĺžky protihlukových stien sa predpokladajú pri variante V1 9,60 km, vo variante červenom s bordovým subvariantom (V1+V1h) 11,10 km a pri kombinácii červeného a zeleného variantu s prepojavacím hnedým subvariantom (V1+V1a+V2) 13,80 km. Návrh protihlukových stien vychádza z konkrétnych podmienok, ktoré sú dané realizáciou navrhovanej investície, pri akceptovaní priestorových, dopravných, akustických a stavebných požiadaviek. Nakoľko je prípustná L_{Aeq} prekročená v príslušných bodoch už v roku 2020, je potrebné navrhované protihlukové opatrenia zrealizovať počas výstavby investície. Na základe týchto faktov a v súlade s článkom 5.6 TP SSC, 09/2002, sú navrhované protihlukové steny:

Variant	Staničenie		Umiestnen	Dĺžka (m)	poznámka
	od	do (km)			
V1	2,600	4,300	vpravo	1700	ochrana zástavby Komjatnej
	11,000	13,350	vpravo	2350	ochrana zástavby Baniska a Medzihradného
	11,800	14,600	vľavo	2800	ochrana zástavby Dolný Kubín - Brezovec
	13,550	13,800	vpravo	250	ochrana zástavby, rekreač. oblasti
	15,200	16,700	vpravo	1500	vpravo, ochrana zástavby Bziny
	15,400	16,400	vľavo	1000	ochrana zástavby Kňažia
V1+V1h	2,600	4,300	vpravo	1700	ochrana zástavby Komjatnej
	0,900	3,100	vpravo	2200	ochrana zástavby Vyšného Kubína3,400

	3,400	4,000	vpravo	600	ochrana zástavby Leštiny
	5,500	8,700	vľavo	3200	ochrana zástavby Medzihradného a Brezovca
	6,800	7,700	vpravo	900	ochrana zástavby rekreačnej oblasti
	15,200	16,700	vpravo	1500	ochrana zástavby Bziny
	15,400	16,400	vľavo	1000	ochrana zástavby Kňažia
V1+V1a+V	2,600	4,300	vpravo	1700	ochrana zástavby Komjatnej
	11,300	12,500	vľavo	1200	ochrana zástavby Veličnej
	11,700	16,400	vpravo	4700	ochrana zástavby Oravskej Poruby a Malého Bysterca
	15,600	16,400	vľavo	800	ochrana zástavby Beňovej Lehoty
	17,000	19,700	vľavo	2700	ochrana zástavby Dolného Kubína - Záskanie
	19,800	21,400	vľavo	1600	ochrana zástavby Kňažia
	20,600	21,700	vpravo	1100	ochrana zástavby Bziny

Realizácia protihlukových opatrení v trase R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 (variant V3)

Var.	Označenie	Staničenie		Umiestne- nie	Dĺžka (m)	Výška (m)	Poznámka
		od	do (km)				
V3	PHS1	2,630	3,210	Vpravo	582	3	Protihluková stena je navrhnutá z trieskocemen-tových tvárnic z kategóriou vzduchovej nepriepustnosti B3 a kategóriou zvukovej pohltivosti A3
	PHS2	3,275	3,568	Vpravo	290	3	
	PHS3	10,050	10,710	Vpravo	670	3	

Očakávané vyvolané investície

Výstavbou rýchlostnej cesty R3 v rámci jednotlivých variantov budú dotknuté viaceré vedenia inžinierskych sietí a to vedenia silnoprúdu (VVN 400,110,22 kV, NN), slaboprúdu (DK a DOK T-com a Orange, MTS T-com a Orange, DK SSE, DK VET, TK ŽSR), vodovody (DN 500, 300, 150); STL plynovody (DN 300, 60), a kanalizačné potrubia (obecná stoka, melioračný hlavník). Z hľadiska technického vybavenia územia sa v danom území nachádzajú. Základné koridory pre trasy inžinierskych sietí reprezentujú cesty I/70 a I/59, vzdušné energetické koridory sú vedené v súbehu, resp. naprieč trasám variantov

Súčasne bude potrebné v prípade realizácie variantov V1 a V1+V1a+V2 preložiť kolidujúce časti oplotenia v dotyku s intravilánom mesta Dolný Kubín. Odklonom rýchlostnej cesty v dotyku s intravilánom mesta Dolný Kubín do tunelov vo variante V3 nedôjde k zásahom do existujúceho oplotenia. Nové náhradné oplotenie preto nie je potrebné. Súčasťou vyvolaných investícií budú aj úpravy vodných tokov v trase navrhovanej investície, úpravy a spevnenia existujúcich komunikácií (oprava existujúcich komunikácií po ukončení výstavby), ako aj dočasné spevnenie prístupových ciest na stavenisko a k stavebným dvorom.

Úpravy a preložky súvisiacich komunikácií a produktovodov pri realizácii navrhovanej činnosti:

Ukazovateľ	V1	V1+V1h	V1+V1a+V2	V3, resp.
	dĺžka preložky (m)	dĺžka preložky (m)	dĺžka preložky (m)	dĺžka preložky (m)
Preložky vodovodov	160	160	180	60
Preložky kanalizácií	40	40	60	20
Preložka plynovodov STL	1 800	1 800	2 200	300
Preložky silnoprúdových vedení (WN,	16 950	18 100	11 350	4 950
Preložky sietí elektronických komunikácií	11 960	10 700	8 960	9 400

V súvislosti s výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k preložkám a k rekonštrukciám (úpravám) súvisiacich ciest. Ide o nasledujúce rekonštrukcie a preložky ciest:

Rekonštrukcia cesty I/59

Je navrhnutá v dvoch úsekoch v rámci súvisiacich stavebných úprav v priestore križovatky Dolný Kubín - juh a Dolný Kubín - sever. Sú to najmä rozšírenia pre odbočovacie a pripojovacie jazdné pruhy, ako aj pruhy pre odbočenie vľavo.

Základné technické parametre:

- kategória C 11,5/60 (50)
- dĺžka 0,523 + 0,824 km (variant V1 a V1+V1a+ V2)
- dĺžka 0,792 km (variant V3)

Výškové a smerové vedenie, mimo priestor križovatky, rešpektuje pôvodné parametre cesty I/59, aj navrhované odstránenie bodovej závary v rámci nadväzujúceho úseku R3 Dolný Kubín - Oravský Podzámok v križovatke Dolný Kubín - sever. Celková dĺžka oboch úsekov rekonštrukcie cesty I/59 vo variante V1, resp. V1+V1a+ V2 je 1,347 km. Celkové úpravy v križovatke Dolný Kubín - sever vo variante V3 je 792 m a na ceste I/59 pri križovatke Dolný Kubín - juh sa vykoná len dobudovanie odbočovacích pruhov.

Rekonštrukcia cesty I/70

Je navrhnutá v jednom úseku v rámci súvisiacich stavebných úprav v priestore križovatky Veličná.

Sú to najmä rozšírenia pre odbočovacie a pripojovacie jazdné pruhy, ako aj pruhy pre odbočenie vľavo.

Základné technické parametre:

- kategória C 11,5/60 (50)
- dĺžka 0,693 km

Výškové a smerové vedenie, mimo priestor križovatky, rešpektuje pôvodné parametre cesty I/70.

Preložky a rekonštrukcie ostatných ciest

Vyvolanou investíciou stavby rýchlostnej cesty R3 sú prekládky, úpravy a rekonštrukcie poľných

ciest, leŕstných ciest, miestnych a účelových komunikácií.

Popis jednotlivých úprav:

- Preložka poľnej cesty od ŕelezničnej stanice Švošov po Komjatnú je navrhnutá ako dvojpruhová v kategórii P 6/30. Je vedená súbežne s trasou R3 a potokom Komjatná v celom úseku od Švošova po km 2,500 rýchlostnej cesty R3. Dĺžka poľnej cesty so spevnenou vozovkou s krytom z asfaltového betónu je 3 187 m.
- Úpravy a preložky na sieti poľných a leŕstných ciest v okolí obce Komjatná zahŕňa 9 úsekov v kategórii P 4/30 (s výhybňami) v celkovej dĺžke 2 982 m. Kryty vozoviek sa predpokladajú z asfaltového betónu pri nadväznostiach na jestvujúce spevnené cesty, ale aj vozovky s krytom so ŕtrkodrviny. V rámci rieŕšených poľných ciest je aj zárodok pre obnovenie cestného prepojenia medzi Komjatnou a ŕaŕškovom.
- Poľná cesta na kopci Hrádok v km 6,100 - 6,450 (variant V1) vľavo je dĺžky 350 m, kryt vozovky sa navrhne zo ŕtrkodrvy. Kategória je P 4/30.
- Poľná cesta pri obci Jaseňová v km 8,500 - 6,450 (variant V1) je dĺžky 400 m, kryt vozovky sa navrhne zo ŕtrkodrvy. Kategória je P 4/30.
- Úpravy vo variante V3 v kataŕtrálnom území Oravská Poruba, prevažne na pomedzí s kataŕtrom obce Jaseňová zahŕňajú 5 poľných ciest, v celkovej dĺžke 2 020 m, kryt vozovky sa navrhne zo ŕtrkodrvy. Kategória je P 4/30.
- Preložky dvoch poľných ciest pri križovatke Dolný Kubín - juh (variant V1) sú navrhnuté v kategórii je P 4/30, s krytom zo ŕtrkodrviny v dĺžke 620 m.
- Poľná cesta pri križovatke Dolný Kubín - juh (variant V3) je dĺžky 544 m, kryt vozovky sa navrhne zo ŕtrkodrvy. Kategória je P 4/30.
- Poľná cesta pri obci Vyŕšný Kubín v km 8,500 - 6,450 (variant V1) je dĺžky 400 m, kryt vozovky sa navrhne zo ŕtrkodrvy. Kategória je P 4/30.

- V oblasti Dolného Kubína (variant V1) sú navrhnuté prekládky dvoch poľných ciest nad sídliskom Brezovec v dĺžke 950 m a dvoch poľných ciest nad miestnou časťou Mokrad v dĺžke 670 m. Predpokladaná kategória je P 4/30, s krytom zo štrkodrviny. Preložku poľnej cesty kategórie P 4/30 v celkovej dĺžke 550 m bude nutné previesť v záhradkárskej osade pod Brezovcom aj v suvariente V1+V1h (V1h bordový).
- Súbežne s trasou R3 vo variante V1+V1a+ V2 je nutné upraviť aj poľnú cestu pri Žaškove v km 10,200 - 10,550 vľavo. Dĺžka oboch upravených úsekov je 2 150 m, kryt vozovky sa navrhne zo štrkodrvy. Kategória je P 4/30 (s výhybňami).
- Úpravy v katastrálnom území Žaškov zahŕňajú tiež vo variante V3 dve poľné cesty v km 5,500 - 6,000 v celkovej dĺžke 882 m. Kategória je P 4/30, kryt vozovky je navrhnutý zo štrkodrvy.
- Poľná cesta pri obci Veličná v km 13,000 - 13,400 (variant V1+V1a+ V2) vpravo je dĺžky 400 m, kryt vozovky sa navrhne zo štrkodrvy. Kategória je P 4/30.
- Pri križovatke Veličná sa odkloní jestvujúca poľná cesta do súbehu s križovatkovou vetvou. Kategória je P 4/30, dĺžka úpravy 500 m.
- Preložky štyroch poľných ciest v oblasti Dolného Kubína pri záhradkárskej osade nad Malým Bystercom sú navrhnuté v kategórii P 4/30, s krytom zo štrkodrviny v celkovej dĺžke 1 800 m (variant V1+V1h+V2).
- Nad miestnou časťou Záskalie je preložka poľnej cesty v km 18,750 - 18,900 (variant V1+V1h+V2) vľavo. Predpokladaná kategória je P 4/30, s krytom zo štrkodrviny. Dĺžka úpravy je 250 m.
- Dve poľné cesty kategórie P 4/30 (s výhybňou) v celkovej dĺžke 900 m je nutné preložiť aj nad Vyšným Kubínom v variante V1+V1h.
- Úprava účelovej cesty v variante V1+V1h z Medzihradného na Srňacie je nutná v lesnom úseku pod lokalitou Skálie v dĺžke 650 m. Navrhovaná kategória je C 6,5/40.
- Sprístupnenie portálov tunelov v modrom variante V3 pri Medzihradnom a úpravy pod mostom medzi tunelmi si vyžaduje úpravy 5-tich poľných ciest v kategórii je P 4/30, s krytom asfaltobetónu v celkovej dĺžke 1092 m.
- Pri obci Bziny sa upraví jestvujúca cesta III. triedy v dĺžke 300 m (variant V1), resp. 50 m (variant V3) pod mostným objektom. Kategória je C 7,5/40.

Výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k úpravám vodných tokov v trase navrhovanej investície. Medzi toky, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť patria rieky Váh a Orava. Od začiatku úseku až po obec Komjatná (cca 3 km) je trasa všetkých variantov vedená úzkym údolím potoka Komjatná. Ten spolu so svojimi prítokmi trasu variantu niekoľkokrát križuje. Na tejto trase je nevyhnutné dobudovanie križovatkových vetiev na križovatke pred Dolným Kubínom medzi 11,0 a 11,5 km navrhovanej komunikácie a tiež pri 17-tom km (variant V1), resp. 22-tom km (variant V1+V1a+V2), kde jedna z križovatkových vetiev zasahuje až do rieky Orava. Úsek zeleného variantu V1+V1a+V2 je navrhnutý v km 10,5 popri toku rieky Orava v km 11,5 až 12,5 križuje rieku Oravu a v km 12,9 – 13,8 v súbehu z riekou Orava. v km 14,0 až 16,0 v trase okolo Dolného Kubína, časti Malý Bysterec a km 18,0 až 21,5 okolo časti Záskalie, Mokrad, Knažia a Bziny. Od úseku km 3,5 až km 6,5 v k.ú. obce Veličná (cca 3 km) je trasa subvariantu V1a vedená úzkym údolím potoka Trsteník. Ten spolu so svojimi prítokmi trasu variantu niekoľkokrát križuje. Celá trasa subvariantu V1h a ostane úseky na trase variantu V3 (od km 3) križujú malé potoky, ktoré pre navrhovanú komunikáciu nemajú veľký určujúci charakter a nepredpokladá sa ich úprava.

Všetky križovania vodných tokov budú riešené ako nové, betónovými priepustmi príslušných rozmerov, resp. mostnými objektmi. Popis jednotlivých úprav vodných tokov je uvedený v prílohách tejto správy o hodnotení.

Prístupové cesty na stavenisko, stavebné dvory a depónie

Stavebné dvory sú navrhnuté na miestach rozhodujúcej stavebnej činnosti, s možnosťou prístupu staveniskovej dopravy a so snahou o minimalizáciu negatívnych zásahov do životného prostredia. Rozsah a umiestnenie stavebných dvorov podmieňuje okrem stavebných kapacít, charakteru a členitosti terénu, situovanie hlavných mostných objektov. Podľa etapovitosti navrhovanej činnosti pre jednotlivé varianty sa navrhujú nasledujúce stavebné dvory:

- Pri variante V1 červený, resp. V1+V1h bordový sa navrhujú hlavné stavebné dvory podľa etapizácie výstavby pri obci Komjatná (1. etapa) a nad sídliskom Brezovec (2. etapa) - km 14,5.
- Pri kombinácii variantov V1+V1a+V2 (červený+hnedý+zelený) sa navrhujú hlavné stavebné dvory podľa etapizácie výstavby pri obci Komjatná a na okraji obce Žaškov pri k.ú. obce Veličná (1. etapa) a nad mestskou časťou Záskanie (2. etapa) - km 19,2,
- Pri variante V3 (modrý) sa navrhujú hlavné stavebné dvory podľa etapizácie výstavby pri obci Komjatná (1. etapa) a v oblasti križovatiek Dolný Kubín - juh a Dolný Kubín - sever (2. etapa).

Pomocné stavebné dvory sa predpokladajú vybudovať pri veľkých mostných objektoch a na vnútorných plochách vetiev mimoúrovňových križovatiek.

Počas výstavby navrhovanej činnosti bude zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v na skládkach. Tieto budú v ďalších fázach výstavby navrhovanej činnosti využívané k rekultiváciám zárezov, násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy. V hodnotenom území navrhujeme pre vybudovanie skládok na uloženie ornice využiť plochy umiestnenia stavebných dvorov. Skládky nebudú trvalé. Presné zameranie skládok musí byť v ďalšom stupni potvrdené podrobným inžiniersko - geologickým prieskumom.

Prístup k stavebným dvorom a skládkam bude zabezpečený prostredníctvom existujúcej cestnej siete I. - III. triedy, jestvujúce miestne komunikácie, poľné cesty a účelové komunikácie v hodnotenom území. V hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho širšom okolí sa nachádzajú ložiská na ťažbu štrkopiesku a stavebného kameňa, vhodné ako násypový materiál pri budovaní komunikácií.

Etapovitost' výstavby

S výstavbou navrhovanej činnosti sa uvažuje, podľa spracovanej Technickej štúdie k stavbe v dvoch etapách pre každý z hlavných navrhovaných variantov:

- Vo variante V1 (červený) sa navrhuje v prvej etape realizácia úseku od 0,0 km (križovatka Hubová) po 11,216 km (križovatka Dolný Kubín - Juh), v druhej etape výstavba v úseku od križovatky Dolný Kubín - Juh po križovatku Dolný Kubín - Sever.
- Vo variante V1+V1h (kombinácia červeného variantu s bordovým subvariantom) sa navrhuje etapizácia ako v variante V1
- Vo variante V1+V1a+V2 (červený+hnedý+zelený) sa navrhuje v prvej etape realizácia úseku od 0,0 km (križovatka Hubová) po 14,786 km (križovatka Veličná), v druhej etape v úseku od križovatky Veličná po križovatku Dolný Kubín - Sever.
- Vo variante V3 (modrý) sa navrhuje v prvej etape realizácia úseku od 0,0 km (križovatka Hubová) po 11,000 km (križovatka Dolný Kubín - Juh), v druhej etape v úseku od križovatky Dolný Kubín - Juh po križovatku Dolný Kubín - Sever.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení „*Rýchlostná cesta R3 dolný Kubín – diaľnica D1*“ vypracovala spoločnosť EKOJET, s.r.o., Bratislava v októbri 2010. Vedúcimi riešiteľského tímu boli Mgr. Tomáš Šembera a Ing. Ivan Šembera, CSc.

Vypracovaniu správy o hodnotení predchádzalo hodnotenie zámeru „*Rýchlostná cesta R3 Kľačany – Dolný Kubín*“ podľa zákona. MŽP SR po preštudovaní predloženého zámeru a s prihliadnutím na doručené stanoviská v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo a vydalo rozsah hodnotenia k predmetnej činnosti podľa § 30 zákona dňa 4.3.2009 pod j. č. 11492/08 - 3.4/ml.

Následne navrhovateľ dal vypracovať „Správu o hodnotení“ (Ekojet, s.r.o., november 2009), ktorá bola vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného MŽP SR (č. 11492/08-3.4/ml) zo dňa 04.03.2009. Predložená správa o hodnotení z novembra 2009 bola prezentovaná a verejne prerokovaná 16.2.2010 v Dolnom Kubíne (spoločne pre mesto Dolný Kubín a obce Jaseňová, Vyšný Kubín, Leštiny, Bziny, Medzibrodie nad Oravou) a 17.2.2010 v Oravskej Porube (pre obce Žaškov, Istebné, Veličná, Oravská Poruba) a v Komjatnej (pre mesto Ružomberok - miestna časť Hrboltová a obce Hubová, Švošov, Komjatná).

Na základe výsledkov z verejných prerokovaní a celkovú negatívnu reakciu obyvateľov na predložené trasy rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - Diaľnica D1, boli práce v rámci posudzovania pozastavené s tým, že na základe vznesených požiadaviek sa doplnia varianty o ďalší variant označený v technickej štúdii (TŠ) spracovanej Dopravoprojektom, Bratislava v 05/2007 - *V1e tunelový variant*. Národná diaľničná spoločnosť, Bratislava túto požiadavku obyvateľov akceptovala a dala dopracovať nový návrh riešenia trasy rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 so zmenou trasy v problematických lokalitách pri Dolnom Kubíne a Komjatnej, ktoré vyústilo do **návrhu nového modrého variantu V3 a jeho subvariantu V3d**.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ predložil správu o hodnotení podľa § 31 zákona Ministerstvu životného prostredia SR v júni, 2010. Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len MŽP SR), po skontrolovaní náležitostí, podľa § 33 ods. zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) správu o hodnotení „*Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica D1*“ rozoslalo: Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 14 dotknutým obciam, Krajskému stavebnému úradu, Žilina, 24 dotknutým orgánom a 50 subjektom verejnej správy (občania a právnické osoby) listom č. j . 417/2011-3.4/ml. dňa 21.1.2011.

Správa o hodnotení bola zverejnená podľa § 34 zákona obvyklým spôsobom na príslušných obecnych úradoch a na webovom sídle MŽP SR - www.enviroportal.sk.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 16.02.2011 o 15:00 hod. v Kultúrnom dome v Oravskej Porube pre obce: Oravská Poruba, Žaškov, Istebné a Veličná.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Verejné prerokovanie otvorila a prítomných privítala zástupkyňa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava – Investičný odbor Žilina (NDS) – Ing. Želmíra Pavlíková.

Predstavila prítomných a informovala o programe verejného prerokovania. Zdôraznila, že verejné prerokovanie je druhým verejným prerokovaním predloženej správy o hodnotení, na základe výsledkov z verejných prerokovaní z februára 2010 a celkovej reakcie obyvateľov na predložené trasy rýchlostnej cesty R3 v posudzovanom úseku. Na základe vznesených požiadaviek sa doplnili posudzované trasy o nový návrh riešenia trasy v problematických lokalitách pri Dolnom Kubíne a Komjatnej.

Program verejného prerokovania:

1. Informácia o priebehu prípravy predmetnej stavby
2. Informácia o technickom riešení stavby
3. Informácia o hodnotení stavby z hľadiska
4. Diskusia
5. Ďalší postup pripomienkovania správy o hodnotení
6. Prijaté závery z verejného prerokovania

1. Informácia o priebehu prípravy predmetnej stavby:

Posudzovaný úsek je súčasťou budúcej rýchlostnej cesty R3 a európskeho ťahu E 77. Podľa „*Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest*“ schváleného uznesením vlády SR č. 162 z 21.2. 2001 a č. 1084 z 19.12. 2007 je rýchlostná cesta R3 vedená v trase: štátna hranica SR/PR – Trstená – Dolný Kubín – Kraľovany – Martin – Turčianske Teplice – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – štátna hranica MR/SR. Celková dĺžka ťahu je 234 km.

V súčasnosti sú na rýchlostnej ceste R3 v úseku „Trstená – diaľnica D1“ rozpracované v rôznom štádiu prípravy, respektíve vybudované úseky rýchlostnej cesty.

Na základe rozsahu hodnotenia spracovala fy Ekojet Bratislava „Správu o hodnotení“ pre posudzovaný úsek, ktorej trasa jednotlivých variantov bola predstavená na verejnom prerokovaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov dňa 15. a 16. 02. 2010.

Na základe výsledkov z verejných prerokovaní, ale najmä negatívnych stanovísk občanov mesta Dolný Kubín a obce Komjatná, sa po dohode s MŽP SR pozastavil proces posudzovania, aby sa dalo dopracovať a v procese posudzovania vyhodnotiť **alternatívne riešenie** v problematických lokalitách pri Dolnom Kubíne a Komjatnej, ktoré vyústilo do návrhu nového modrého variantu V3 s dvomi tunelmi.

Spracovaná bola nová TŠ modrého variantu V3, ktorej technické riešenie bolo prerokované 1.07.2010 v Dolnom Kubíne a v Komjatnej za prítomnosti zástupcov Mestského zastupiteľstva a zástupcov obecného zastupiteľstva dotknutých obcí. Ďalšie pracovné rokovanie sa uskutočnilo 2.08.2010 v Medzibrodí nad Oravou, vo Vyšnom Kubíne a v Komjatnej za účasti zástupcov Ministerstva dopravy, zástupcov dotknutých obecných zastupiteľstiev a mestského zastupiteľstva. Na základe výsledkov týchto pracovných rokovaní bola navrhnutá trasa modrého variantu V3 a spracovaná nová „Správa o hodnotení“.

Na verejnom prerokovaní bola predstavená trasa posudzovaných variantov :

- Variant V1 červený – v celej dĺžke
- Subvariant V1h bordový
- Kombinácia variantov: V1 červený (ZÚ – 4,3 km) – V1a hnedý (prepojovací medzi V1 a V2) – V2 zelený (10,5 – KÚ)
- Variant V3 modrý

2. Informácia o technickom riešení stavby (Dopravoprojekt Bratislava – Ing. Bekeč):

Pri všetkých posudzovaných variantoch sa uvažuje s kategóriou R24,5/100(80), v stiesnených podmienkach R22,5/100(80). Ďalej popísal posudzované varianty, subvarianty a mimoúrovňovú križovatku rýchlostnej cesty R3 a diaľnice D1 (MÚK R3/D1).

Uviedol, že na základe záverečného technicko-ekonomického porovnania variantov **z technickej štúdie** je najoptimálnejší variant V1 – červený.

3. Informácia o hodnotení stavby z hľadiska životného prostredia (Ekojet, Bratislava – Mgr. Šembera)

Spracovateľ „Správy o hodnotení“, popísal proces posudzovania navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín – diaľnica D1, prezentoval varianty uvedené v novej správe o hodnotení. Popísal vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, prírodné prostredie, krajinu a jej využitie, výhody a nevýhody navrhovaných variantov. Na prerokovaní prezentoval návrh optimálneho variantu na základe multikriteriálneho hodnotenia a zvolených kritérií, popísal rozdiel medzi navrhovanými variantmi a zdôvodnil odporúčaný variant z pohľadu spracovateľa „Správy o hodnotení“. V závere popísal navrhované opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Na základe multikriteriálneho hodnotenia variantov v procese EIA je najoptimálnejší variant V3 – modrý.

4. Diskusia:

Za Dopravoprojekt odpovedal: Ing. Bekeč

Za Ekojet odpovedal: Mgr. Šembera

Za NDS odpovedala: Ing. Pavlíková

p. Benko, Oravská Poruba

Zaoberali sme sa problematikou variantov červeného a zeleného, nevedelo sa o modrej variante. Na valnom zhromaždení 70 zo 140 zúčastnených občanov podporilo červený variant, lebo sa nás nedotýkala, k zelenému variantu zaujali zamietavé stanovisko. Pri zelenom variante by sme boli uzavretí cestami. Zároveň uviedol poradie prijateľnosti variantov – červený a modrý - áno, zelený – nie.

• Otázka: p. Mišun, Oravská Poruba

Páči sa mi červený, alebo modrý variant, na trase sú navrhnuté zelené mosty (ekodukty). Ako je riešená migrácia zveri? Či sa ja ako občan dostanem do Jasenovského chotára, aby som nemusel ďaleko obchádzať. V prípade, že by prešiel hnedý variant (jedná sa o variant V1a prepojovací), akú širokú plochu zaberie rýchlostná cesta? Bude oplotená?

Odpoveď: Ekojet

Ekodukty sa budujú väčšinou na rovine, kde nie je iná možnosť prirodzenej migrácie spôsobenej terénnym reliéfom. Čo sa týka Slovenska, je terén členitý a sú vybudované mosty - estakády, popod ktoré zver migruje. Slovensko z tohto dôvodu ekodukty v riešenom území nepotrebuje.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Diaľnica je oplotená – čím sa zamedzuje vniknutiu zveri na diaľnicu. V tomto horskom území sa ekodukty nenavrhovali, nakoľko morfológia územia umožňuje popod mostné objekty migráciu zveri. Každý jeden variant umožňuje migráciu zveri. Vyššie stupne projektovej dokumentácie budú danú problematiku podrobnejšie riešiť. Čo sa týka záberu plochy pod rýchlostnú cestu, tá sa pohybuje od 24,5 – 27,5 m pri plnom profile štvorpruhovej rýchlostnej cesty, plus šírka zárezu resp. násypu. Celkovo sa môže šírka záberu pohybovať v rozmedzí 30 – 50 m.

• Otázka: p. Šuvad, Oravská Poruba

Ako sa bude riešiť údržba cesty I/70, bude sa robiť rekonštrukcia alebo pôjdeme po starej trase?

Odpoveď: NDS

Zatiaľ ju bude vykonávať súčasný správca cesty - Slovenská správa ciest. NDS udržiava diaľnice a rýchlostné cesty. I/70 bude fungovať ako súběžná komunikácia, využívať sa bude v prípade nehody, alebo pre tých čo nechcú platiť za rýchlostnú cestu.

• Otázka: p. Šuvad, Oravská Poruba

Z týchto troch variantov je už niektorý schválený?

Odpoveď: NDS

Trasa ešte nie je vybraná, je to zložitý proces - životné prostredie, cena stavby, dotknutí občania – od toho závisí výber trasy. Snažíme sa dosiahnuť dohodu na výbere jedného variantu. Všetky vaše stanoviská budú zaslané na MŽP SR a MŽP SR spolu s MDVRR SR by mali rozhodnúť.

p. Benko, Oravská Poruba – uvádza poradie prijateľnosti variantov pre obec Oravská Poruba: ako 1. modrý, 2. červený, 3. zelený variant.

NDS: Prosím zástupcov aj iných obcí o stanovisko.

p. Kacko Ondrej, Oravská Poruba – Boli sme tu už pri minulom prerokovaní. Už vtedy sme boli proti variantu cez Trsteník. Ohľadom urbárskeho spoločenstva sme proti zelenému variantu, je skôr za modrý variant V3.

p. Bečko, Veličná – som proti zelenej trase. Na týchto leteckých snímkach sa dá pekne vidieť kde sú hory a doliny. Prikláňam sa k stanovisku p. Mišuna, tiež som poľovník, táto súčasná cesta na Kral'ovany, to je strašné koľko zveri nám tam autá pobijú a ako tá cesta vyzerá, tiež spôsobujú tie kamióny veľký hluk v obci, vo dne v noci. Som za modrý variant.

Odpoveď: NDS

Zelený variant sa dostal do správy o hodnotení hlavne kvôli tomu, že mesto Dolný Kubín ho má v územnom pláne.

• **Otázka: p. Šapa, Oravská Poruba**

Ako je riešená tunelová varianta? Kde bude vyúsťovať?

Odpoveď: Dopravoprojekt informuje o tuneloch pri modrom variante, popisuje trasu podľa spracovanej Technickej štúdie.

Odpoveď: Ekojet

Je tam aj svetlomodrá alternatíva, ktorá by bola viacej v lesnom poraste.

Milan Pavlovčík, starosta obce Žaškov:

Nemali sme záporné hodnotenia od našich občanov pre modrý variant, ideálny by bol červený variant, ale v rámci dobrých susedských vzťahov s obcou Komjatná sa prikláňame k modrému variantu. Dotýka sa to len okraja nášho katastra. Našou požiadavkou by bolo cestné prepojenie Komjatná – Žaškov.

Odpoveď: NDS

Vieme o Vašej požiadavke, zatiaľ sa k nej nevyjadrujeme, v nasledujúcich stupňoch sa o nej budeme podrobnejšie zaoberať.

• **Otázka: občan, Oravská Poruba**

Od ktorého roku sa bude stavať?

Odpoveď: NDS

Príprava stavby pokračuje plynulo ďalej, úsek bol plánovaný do výstavby v roku 2014, ale je dosť nereálne teraz rozprávať o termíne výstavby, nakoľko ešte len končí proces posudzovania a sme len v predinvestičnej príprave stavby, sú potrebné ešte ďalšie stupne projektovej dokumentácie.

• **Otázka: občan, Oravská Poruba**

Celá trasa bude štvorprúdová?

Odpoveď: NDS

V štádiu ÚR bude riešený plný profil rýchlostnej cesty z dôvodu zabezpečenia územia, v čase realizácie pôjde pravdepodobne o polovičný profil. Závisí to od intenzity dopravy v danom území a finančných nákladov.

Odpoveď : Dopravoprojekt

Keď bude postačovať polovičný profil rýchlostnej cesty, dočasne môže byť zrealizovaný polovičný profil, potom sa rýchlostná cesta dopracuje na plný profil okrem tunelov, kde musí byť od začiatku plný profil, lebo európska legislatíva nepripúšťa priečne delenie tunelov. Tunely sa musia robiť na plný profil z hľadiska bezpečnosti, atď.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Jedná sa o ekonomickú efektívnosť stavby. Pokiaľ bude na tie intenzity čo tam budú stačiť

polovičný profil sa cesta môže postaviť v polovičnom profile, s tým, že keď sa intenzity dostatočne zvýšia, bude možné dobudovať rýchlostnú cestu na plný profil.

• **Otázka: občan, Oravská Poruba**

Prečo Dolný Kubín neschválil červený variant?

Odpoveď : Dopravoprojekt

Dolný Kubín neschválil variant z toho dôvodu, že červený variant V1 prechádza cez Matúškovu ulicu v blízkosti obytnej zóny a cca 150 m od historického centra mesta, obyvatelia boli nespokojní aj keď by sme urobili eliminačné opatrenia. Trasa zasahuje do záhradkárskej oblasti a prechádza ponad sídlisko Brezovec.

• **Otázka: p. Valko, Oravská Poruba**

V zelenom variante sú najvyššie hodnoty emisií, nedá sa zelený variant zrušiť? Nemá predsa logiku, OFZ Istebné zamorilo tento priestor a my znova postavíme cestu, aby naše deti na to doplácali? Tunel, aj keď je drahší, dá sa to riešiť, nech je spoplatnený.

Odpoveď: NDS

Na verejných prerokovaniach boli prezentované posudzované varianty, ktoré je možné reálne postaviť, v závere procesu posudzovania by mal byť doporučený výsledný variant. Čo sa týka spoplatnenia tunela, tak všetky úseky rýchlostných ciest a diaľnic sa spoplatňujú.

Zástupca urbáru Zábřež:

Urbár je proti zelenému a hnedému prepojovaciemu variantu.

5. Ďalší postup pripomienkovania „Správy o hodnotení“

Mesto, obce a dotknuté orgány, podľa §35 zákona č. 24/2006 Z. z. doručia do 30 dní od dňa doručenia „Správy o hodnotení“ svoje stanoviská na MŽP SR. Verejnosť môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní od dňa zverejnenia „Správy o hodnotení“ na MŽP SR. Navrhovateľ v spolupráci s obcou vyhotoví záznam z verejného prerokovania, ktorý doručí MŽP SR do 7 dní od jeho konania. MŽP SR zosumarizuje výsledky doručených stanovísk, nezávislého posudku a pripomienky občanov a vydá „Záverečné stanovisko“ s odporúčením výslednej trasy.

6. Prijaté závery z verejného prerokovania

Rokovanie prebehlo v slušnej a komunikatívnej atmosfére. Občania dotknutých obcí súhlasia s vedením trasy **modrým variantom V3**, ktorý je vo väčšine trasy totožný s červeným variantom V1.

Prílohy: Prezentácia z technickej štúdie a správy o hodnotení. Uznesenie z valného zhromaždenia Pozemkového spoločenstva urbáru obce Oravská Poruba

Stanovisko primátora (starostov) k záznamu:

Obec Oravská Poruba

Súhlasím so záznamom z verejného prerokovania a dotknutej správy o hodnotení.

Obec Žaškov

Bez výhrad.

Obec Istebné

Obec Istebné nemá námietky proti červenému variantu, ani modrému

Obec Veličná

Obec Veličná nesúhlasí s variantom zeleným.

Uznesenie z valného zhromaždenia Pozemkového spoločenstva urbáru obce Oravská Poruba

Body 1-3 sa netýkajú navrhovanej činnosti

Bod 4.) vyjadrujú podporu červenému variant a po prednesení variantu V3, navrhujú poradie

- prvý - V3 modrý.

Spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení, konané dňa 16.02.2011 o 17:30 hod. v Kultúrnom dome v Komjatnej pre obce: Komjatná, Švošov, Hubová, mesto

Ružomberok - miest. časť Hrboltová.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Úvod verejného prerokovania bol ten istý (všeobecné informácie), ako v predchádzajúcom prípade.

Diskusia:

Za Dopravoprojekt odpovedal: Ing. Bekeč

Za Ekojet odpovedal: Mgr. Šembera

Za NDS odpovedala: Ing. Pavlíková

• Otázka: občan, Komjatná

Prečo bol zamietnutý variant rýchlostnej cesty na obec Likavka?

Odpoveď: NDS

Variant nebol zamietnutý. Neposudzoval sa, pretože to územie je tak úzke, že by sa tam nezmestil štvorpruh a súbežná cesta. Preto sa sústreďme na varianty, ktoré tu dnes prezentujeme. Zamietnutý bol „Kraľovanský“ variant.

• Otázka: občan, Komjatná

Prečo sa zamietol „Kraľovanský“ variant rýchlostnej cesty R3?

Odpoveď: Ekojet

V „Kraľovanskom“ variante (V2 zelený) od obce Párnica po Kraľovany sa nepokračovalo z toho dôvodu, že sa jedná o chránené územie Natura 2000, ktoré je chránené Európskou úniou. Ak by nebolo inej možnosti ako viesť trasu, dalo by sa uvažovať o vedení trasy aj cez toto územie.

Odpoveď: NDS

Rovnako sa jedná o veľmi úzke územie, kde sa nezmestí štvorpruhová cesta a súbežná cesta. Ministerstvo dopravy SR v začiatku projektových prác (TŠ, r.2007) neobjednalo študovanie tohto variantu, ktorý je podobne ako „Kraľovanský“ variant náročný z hľadiska technicko-ekonomického.

• Otázka: p. Štrbák, Komjatná

Viacero otázok na emisie, tunel, vtáčie územia a rokovania. Zároveň hovorí, či nebol projektant nútený do návrhov trás R3.

Odpoveď: NDS

Projektant, resp. spracovateľ TŠ a správy o posudzovaní nebol do ničoho nútený. Varianty trás rýchlostnej cesty R3 vyplynuli z rokovaní, ktorých bolo v priebehu rokov 2007 - 2010 minimálne 12. Rokovania sa uskutočnili na obecných úradoch a mestskom úrade. Ak ste nebol informovaný, potom je niekde chyba v komunikácii medzi obecným úradom a Vami. Zároveň bolo niekoľko rokovaní aj na mestskom zastupiteľstve v Dolnom Kubíne. V lete roku 2010 bolo 2 krát rokovanie ohľadom aktualizácie trasy - novom modrom variante. Na rokovaníach v roku 2010 sa vysvetlilo, prečo nemohol byť pri modrom variante tunelový variant pri obci Komjatná.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Pre rýchlostnú cestu máme dané technické parametre trasy - smerové a výškové. Aj keď sa vizuálne môže zdať, že terén je vhodný, nemusí byť pre cestu dostatočne vhodný, pretože nedodržíme potrebné parametre. Čo sa týka Žaškova, nejedná sa o to, že nechceme aby cesta bola vedená cez Žaškov, ale technické parametre nás prinútili ísť na okraj katastra. Snažili sme sa trasu umiestniť tak, aby sme nebránili rozvoju všetkých okolitých obcí. Tunel pri modrom variante pri obci Komjatná nemôže byť, lebo by išlo o úbočnicový variant, ktorý je problematické realizovať a jedná sa o kolmé napojenie tunela do tunela Havran. Napojenie dvoch tunelov sa technicky nedá realizovať, nakoľko by šlo o vytvorenie križovatky v tuneli. Zároveň by neúmerne narástli náklady. Škodliviny z neho by sa nestratili, boli by koncentrované na vjazde a výjazde a v miestach vetracích prieduchov. Tunely je možné

stavať len tam, kde sú nevyhnutné, vzhľadom na ich veľmi veľkú ekonomickú náročnosť.

Odpoveď: Ekojet

Z jednej strany rieky Orava by bola cesta I. triedy, z druhej strany rýchlostná cesta R3, (údolie rieky Orava - vodná plocha, živočíchy, rastliny je chránené na európskej úrovni NATUR-ou 2000), preto tadiaľ nemôže ísť zelený variant. Výstavba rýchlostnej cesty R3 by tu bola povolená, iba ak by nebola iná alternatíva jej vedenia, ale keďže tu iná alternatíva je, nemôžeme ju cez Kľačany trasovať. Chráneným vtáčím územím je Malá Fatra a my tam nevstupujeme.

• **p. Štrbák, Komjatná**

Chočské vrchy sa predvčerom vyhlásili za chránené vtáacie územie.

Odpoveď: Ekojet

Áno, Chočské vrchy sa pripravovali a teraz bolo toto územie vyhlásené za chránené. Čo sa týka prekračovania limitov vo väčších vzdialenostiach, stáva sa to niekedy v prípade hluku, ak sa hluk šíri smerom hore. Preto sa tieto vplyvy merajú, a ak sú prekročené tak sa musia prijať opatrenia na ich elimináciu. Sú tu robené viaceré hlukové štúdie, aj v obci Komjatná a z ich výsledkov vyplýva, že obec by nemala byť nadlimitne zaťažovaná hlukom.

p. Brtko, starosta Komjatnej

Pred rokom sme tu dávali požiadavku zmerania emisií v zimnom období, v súvislosti s komínmi a kúrením, prečo sa to nespravilo?

Odpoveď: Ekojet

Takéto meranie vykonáva SHMÚ, ale Komjatná nepatrí medzi lokality, kde sú emisie prekročené.

Odpoveď: NDS

Najbližšia meracia stanica je v Ružomberku a podľa aktuálnych výsledkov, emisie majú klesajúcu tendenciu.

• **Otázka: p. Kubas, Komjatná**

Prečo tá trasa nejde vrchom cez pohorie.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Cez pohorie, ktoré ukazujete, by rýchlostná cesta R3 kvôli výškovým pomerom musela ísť jedine tunelom a to by stavbu výrazne predražilo. Trasu rýchlostnej cesty R3 sme posunuli na hranicu katastrov obcí Žaškov a Komjatná. Bolo to na základe rokovaní v obci Komjatná v lete minulého roku, kedy sme sa pýtali aké úpravy trasy požadujete. Trasa spĺňa požiadavky na smerové a výškové vedenie. Starosta obce Žaškov súhlasil s trasou modrého variantu na hranici katastrov obcí Žaškov - Komjatná.

• **p. Kubas, Komjatná**

Prečo nám tu ukazujete červený variant, keď sme Vám ho zamietli. Nesúhlasím s týmto vedením modrého variantu, prečo to nejde cez Kozlovo?

Odpoveď: Ekojet

Červený variant nemôžeme vylúčiť, lebo proces posudzovania prebieha aj na tento variant a my si nemôžeme dovoliť varianty svojvoľne vylučovať.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Stále sa tu rozprávame o technických parametroch. Nie je možné viesť trasu po všetkých variantoch, čo ste tu popísali, musíme dodržiavať technické parametre a normy. Pôvodne to malo viesť územím údolia, ale ste nás požiadali, že vám to zasahuje do intravilánu obce, že tam máte obhospodarované územia, tak sme to posunuli až na hranicu katastrov. Ak sa prijme variant, potom sa trasa na základe presného geodetického zamerania vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie spresní.

Odpoveď: Dopravoprojekt

V ďalších stupňoch, keď budeme mať podrobnejšie podklady, sa bude dať s trasou ešte hýbať.

- **p. Kubas, Komjatná**

Prečo nám vŕahujete trasu R3 do doliny, rapídne nám to tu zhoršujete.

Odpoveď: NDS

V lete, keď sme trasy prerokovali, ste jasne definovali, čo požadujete a to sme sa snažili splniť. Rozvojové územie obce nezasahujeme. Miestne cesty a všetky prepojenia zachovávame. Vzdďaľovali sme sa od Vašej obce s trasou podľa vašich požiadaviek a opäť požadujete viac ako predtým.

- **Otázka: starosta obce Švošov**

Komjatňanská dolina patrí aj k. ú. obce Švošov. Bolo viacero variantov hľadaných, hľadá sa už od roku 2007. Mohlo by byť riešené napojenie obce na rýchlostnú cestu R3? Bude riešená štátna cesta? Požaduje zachovanie účelových ciest v doline, migráciu zvierat, ťažbu dreva. Žiada, aby boli umožnené potreby ľudí, tak aby boli ľudia spokojní. Vyhovuje nám viac modrý variant ako červený.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Cestné prepojenie medzi Komjatnou a Švošvom je možné, zmestí sa do Komjatňanskej doliny popri rýchlostnej ceste R3. Napojenie na rýchlostnú cestu R3 v Komjatnej je dané normovými vzdialenosťami medzi križovatkami. Vzdialenosti mimoúrovňových križovatiek sú dané normou a na tie sa môžu obce napojiť. Budovanie ďalších mimoúrovňových križovatiek nie je možné podľa STN (zhusťovanie križovatiek) a tiež vzhľadom na to, že sa jedná o cesty najvyššieho významu a nemôžu sa na ne napájať všetky obce - mimoúrovňovo iba cesta I. triedy (na výnimku cesty II. triedy). Navrhnuté sú zatiaľ tri mimoúrovňové križovatky: Hubová, Dolný Kubín juh a Dolný Kubín sever. Cestné prepojenie obce Žaškov - Komjatná sa tiež prehodnotí.

- **Otázka: p. Ondřík, Komjatná**

Zhruba pred rokom ste sem prišli s červeným variantom ako s hotovou vecou. Teraz ste tu prišli s modrým, ktorý pravdepodobne vôbec nedodržíte. Ako obyvatelia nesúhlasíme so žiadnou trasou rýchlostnej cesty. My z toho nemáme ako občania nič, nám to nič neprinesie. Chceme, aby to šlo cez Kľačany.

Odpoveď: NDS

Vaše stanovisko bude zaznamenané, pripomienky môžete zaslať na MŽP SR. Samozrejme máte právo na takýto názor, ale nebudeme reagovať na Vašu pripomienku, lebo v rámci prezentácie to bolo niekoľkokrát vysvetľované.

- **Pavol Jurčík, Komjatná**

Stanovisko ako člena petičného výboru, ktoré organizovalo petíciu, proti akémukoľvek trasovaniu R3 cez kataster Komjatnej. Tieto varianty sú pre nás neakceptovateľné.

- **Otto Brtko, starosta Komjatnej**

Na základe dnešného prerokovania zasadne obecné zastupiteľstvo a prijme stanovisko na základe stanovísk občanov.

- **Marián Javorka, starosta Likavky**

Je tu ešte jedna alternatíva, ktorá rieši tento problém, pokračovanie R1 smerom na Poľsko. Likavčania sa rozhodli, že prijmú cestu R1, ktorá zaťažuje našu obec neporovnateľne viac, ako obec Komjatnú. Rozhodli sa prijať pokračovanie cesty R1 ďalej na sever.

- **p. Mišura, obchodná a priemyselná komora**

Rýchlostná cesta R3 nás zaujíma, myslím, že sa musíte rozhodnúť ako občania. Môžete prijať modrý variant a získate prepojenie na Žaškov a na Švošov (súbežná cesta), alebo budete napojení ako doteraz. Ako obchodná a priemyselná komora sme proti tomu, aby sa predĺžovala R1. Cesta R1 je predĺžená z Banskej Bystrice do Ružomberka p. ministrom Vážnym cez národný park a Naturu 2000. R3 má ísť cez Komjatnú, Kľačany a Turiec. Prepojením na Žaškov získate možnosť zamestnanosti. Alternatíva Likavka – Ružomberok, nie je perspektívna cesta, švédsky experti odporučili, aby išla R3 cez Turiec, predĺženie R1 je

rozhodnutie vnútrošľovské. Máte šancu byť napojení cestami na Žaškov a Ružomberok.

Odpoveď: NDS

Vo všeobecnosti sú to koncepčné veci, my sme tu dnes za účelom prerokovania variantov. Zamerajme sa na predložené posudzované varianty.

- **Otázka: p. Dobáková, Komjatná**

V akej vzdialenosti bude cesta R3 od môjho rodinného domu a prístavby (starý mlyn)?

Odpoveď: Dopravoprojekt

Pri pôvodnej trase červeného variantu je to cca 70 m a pri modifikovanom modrom variante je to cca 130 m.

- **Starosta obce Hubová**

Križovatka D1 a R3 zasahuje okraj katastra obce Hubová. Doteraz sa na problematiku rýchlostnej cesty boli opýtať asi 3 občania. Za obec Hubová občania neprejavili požiadavku, resp. záujem riešiť trasu. Je to na obci Komjatná a ich názore. Ale z môjho pohľadu by to bola nevýhoda, keby sme sa vzdali rýchlostnej komunikácie na Poľsko.

Dr. Jánošík, hovorca NDS

Európska únia chráni územie Natura 2000 a akýkoľvek zásah do nich nám nepovolí. To, že tam ide štátna cesta a železnica sú historické veci, ktoré tu boli skôr ako dnešné normatívy z EU a tie neovplyvníme. Likavka je strašne ďaleko, pretože tu máme isté medzinárodné koridory. Z nášho pohľadu, nás zaujíma aj Európa, ktorá chráni oveľa významnejšie územia. My, ako investor, nebudeme rozhodovať, o tomto bude rozhodovať MŽP SR. My sme dostali príkaz zabezpečiť trasy, vypočítať si názor občanov, stanoviská požadujeme aj písomne. Dnešné stretnutie nie je nátlak na vás, ide o to, aby sme zachytili váš názor a poslali ho kompetentným organizáciám. Nejde o to, že by sme nechceli vyhovieť vašim požiadavkám, ale nedá sa vyhovieť všetkým. Zoberme si situáciu, keď Komjatná nebude súhlasiť so žiadnym variantom, tá možnosť tu je. Potom rýchlostná cesta R3 pravdepodobne skončí v Dolnom Kubíne a ďalej nebude môcť byť stavaná. Potom nebudete mať svoju obec ničím rušenú. Ale je tu možnosť, že v rámci celospoločenského záujmu, z ktorého nebudete nič mať, pretože nebudete napojení mimoúrovňovou križovatkou (a keby sme ju postavili tak vám ňou zaberieme veľké územie), si môžete vykompenzovať určité veci, ktoré budú mať rozvojový prínos pre vašu obec. Toto si musíte dať na misky váh a rozhodnúť sa, čo je pre vás výhodné.

- **p. Otto Brtko, starosta Komjatnej**

Pri modrej trase sa nachádzajú vodojemy. Žiada, aby bolo možné pripojenie na vodovod cca 500m od školy.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Všetky objekty, ktoré zasiahne rýchlostná cesta R3, sa musia v projektovej dokumentácii riešiť a zohľadniť.

- **Otázka: občan, Komjatná**

Je možné prehodnotiť Naturu 2000 v časti Kraľovany? Či je ešte stále takým hodnotným životným prostredím, ako bola, keď sa robila Natura? Nie je teraz už hodnotnejšia dolina Komjatnej?

Odpoveď: Ekojet

Územie rieky Orava má stále svoju hodnotu. Komjatná nemá takú vodnú plochu, ako je v Kraľovanskej doline, potrebnú pre migráciu živočíchov. Navyše je Komjatňanská dolina znehodnotená vedením vysokého napätia. Preto je dolina Oravy vždy hodnotnejšia.

- **Otázka: p. Kubas, Komjatná**

Je možné v rámci kompenzácií zvýšiť dopravnú dostupnosť Komjatnej, napr. pripojením k ceste I/18? Aj tak už bude dolina znehodnotená, poznačená rýchlostnou cestou.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Technicky je to možné s tým, že je potrebné vyriešiť nadradenosť cestných komunikácií

a napojenie na križovatky. Nová cesta sa musí povýšiť na vyššiu kategóriu. Cesta sa dá vybudovať širšia a napojiť na cestu III. triedy k Švošovu.

Odpoveď: NDS

Napojenie sa musí preriešiť a naštudovať, záväzne sa zatiaľ nedá jednoznačne odpovedať.

Ďalší postup pripomienkovania správy o hodnotení

Občania boli informovaní o ďalšom postupe v procese posudzovania.

Prijaté závery z verejného prerokovania

- Rokovanie prebehlo v rušnej atmosfére.
- Cez dotknuté obce prechádza v prevažnej miere len **modrý variant rýchlostnej cesty R3**. Do diskusie sa zapojili väčšinou občania obce Komjatná, ktorí neboli spokojní s výberom trasy cez ich kataster a **nesúhlasia ani s predloženým posunom trasy modrého variantu V3**.
- Požadujú trasovanie rýchlostnej cesty zeleným variantom V2 v smere na Kľačany aj napriek tomu, že na verejnom prerokovaní bol opakovane vysvetlený dôvod opustenia od tohto koridoru (životné prostredie, veľmi úzky koridor a niekoľko tunelov).
- Vzhľadom k tomu, že rýchlostná cesta R3 len prechádza ich katastrom, požadujú ako kompenzáciu dostavanie cesty III/0701 medzi Žaškovom a Komjatnou, dĺžky cca 2km a nové prepojenie obce Komjatná s obcou Švošov dĺžky cca 3,5 km.

Stanovisko navrhovateľa:

- Trasa rýchlostnej cesty R3 bola modrým variantom V3 maximálne odsunutá od obce Komjatná až na hranice s katastrom obce Žaškov a vedie **úplne mimo ich zastavanú časť - vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby je 120 – 900 m a nedotýka sa ani rozvojových území obce**.
- Trasa rýchlostnej cesty R3 v tomto území je umiestnená veľmi vhodne vzhľadom na morfológiu terénu, z hľadiska technicko-ekonomického, environmentálneho, ale i z hľadiska vzdialenosti križovatiek na diaľnici D1. Naopak, je to jediný a veľmi vhodný variant rýchlostnej cesty R3, spájajúci dolnú a hornú Oravu s diaľnicou D1 bez nutnosti budovania novej súbežnej cesty (ostanú zachované existujúce cesty I/70 na Kľačany a I/59 na Ružomberok).

Prílohy: Prezentácia z technickej štúdie a správy o hodnotení

Stanovisko primátora a starostov k záznamu:

Mesto Ružomberok

Mesto Ružomberok súhlasí s predloženým záznamom z verejného prerokovania správy o hodnotení a nemá pripomienky.

Obec Švošov

Starosta obce Švošov Ing. Andrej Kostilník súhlasí so záznamom z verejného prerokovania.

Pripomienky k záznamu:

v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na rýchlostnú cestu R3 zahrnúť pripomienky zo dňa 17.2.2010:

- zachovať asfaltovú cestu Švošov - Komjatná a zároveň ju upraviť a preasfaltovať po dokončení rýchlostnej cesty R3 na šírkové parametre cca 4 - 4,5 m
- riešiť premostenie pre migráciu ľudí a zvery
- je potrebné riešiť premostenia pre prístup z východnej strany (št. cesta III.tr.), severne cca 300 m prístup k pozemkom, rodinným domom IBV a ťažbe dreva (úniková cesta CO), ďalej severne nad Mlynom a Mágovým Lazom zabezpečiť prístup do urbárnych lesov Švošov a Komjatná
- riešiť menšie regulácie horských potôčikov, ktoré vytekajú z lesa a reguláciu potoka Komjatanka, ktorého vlastníkom je Povodie Váhu

- vysporiadanie pozemkov s občanmi a vyhodnotiť spoločenskú hodnotu pre obec Švošov
- po ukončení prác uviesť terén do pôvodného stavu
- riešiť napojenie na rýchlostnú cestu R3 pri dostavbe cesty III/0701 v hranici rozdeľujúceho katastra Žaškov a Komjatná a to pre obce Žaškov, Komjatná, Valaská Dubová, Párnica, Švošov, Ľubochňa a Stankovany.

Pečiatka a podpis starostu.

Obec Komjatná

Stanovisko starostu obce Komjatná k záznamu: Záznam bol rozposlaný všetkým terajším a minulým poslancom OZ na pripomienkovanie. K záznamu nebola vznesená žiadna výhrada.

Pečiatka a podpis starostu.

Obec Hubová

Obec Hubová súhlasí. Pečiatka a podpis starostu.

Spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 17.02.2011 o 15:00 hod. v mestskom kine Choč v Dolnom Kubíne pre mesto Dolný Kubín a obce: Jasenová, Vyšný Kubín, Leštiny, Bziny a Medzibrodie nad Oravou.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Verejné prerokovanie otvoril primátor mesta Dolný Kubín Mgr. Roman Matejov a privítal prítomných zástupcov NDS, MDVRR SR a projektantov. Vo svojom krátkom príhovore zdôraznil potrebu zafixovania trasy rýchlostnej cesty R3 v oblasti Dolného Kubína z hľadiska doriešenia územného plánu mesta, ako aj význam rýchlostnej cesty z hľadiska stúpajúcich intenzít, bezpečnosti dopravy a pod.

Potom boli všeobecné informácie ako v predchádzajúcich prípadoch.

Diskusia

Za Dopravoprojekt odpovedal: Ing. Bekeč

Za Ekojet odpovedal: Mgr. Šembera

Za NDS odpovedala: Ing. Holásková, Dr. Jánošík, Ing. Pavlíková

Za MDVRR SR odpovedal: Ing. Kovalčík

• Otázka: p. Paluga, Dolný Kubín (Medzihradné)

Vyjadruje sa proti podvariantu V1h - bordovému okolo Ostrej a Tupej skaly, nakoľko nie je zohľadnená zástavba na Kopanici.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Územné podmienky sú náročné, posun trasy je čiastočne možný.

• Otázka: p. Stieranka, Dolný Kubín - Brezovec

Modrý variant bol síce prezentovaný, ale nakoniec bude z dôvodu vysokej ceny červený variant. Prečo sa ďalej neskúmal subvariant V1d a ponechal variant V2? Naráža na to, že „Správa o hodnotení“ sa podľa neho navrhla nekvalifikovane a účelovo tak, aby vyšiel červený, resp. modrý variant.

Odpoveď: Dopravoprojekt

Ing. Bekeč zrekapituloval históriu vývoja študovaných variantov. Na prvých prerokovaniach s mestom Dolný Kubín bol variant V1d zrušený z dôvodu zástavby, nových investičných aktivít a rekreačnej oblasti Geceľ. Proti tomuto variantu bola zásadne obec Oravská Poruba.

Vysoko nadštandardne sme sa venovali trasovaniu rýchlostnej cesty R3 v okolí Dolného Kubína, snažili sme sa nájsť vhodnú trasu. Nebolo to projektovanie proti niekomu, alebo niečomu.

Odpoveď: NDS

Snažili sme sa zohľadniť všetky územné požiadavky, bolo aj viac prerokovaní s MsÚ Dolný Kubín. Musíme konštatovať, že nás udivuje, že máte takýto názor na návrh modrého variantu V3. A silne pochybujeme, že by dotknutí obyvatelia pri variante V1d boli s trasou spokojní.

- **Otázka: p. Stieranka, Dolný Kubín - Brezovec**

Je za modrý variant, ale neverí, že sa niekedy bude realizovať z dôvodu vysokej ceny. Bol by veľmi šťastný, keby sa variant V3 realizoval. Ale keď nie, tak je lepší V1d. Tým by sa skrátil variant V2 zelený.

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

Do ničoho Vás netlačíme, nie sme tu nato, aby sme vám niektorý variant nanútili. My sme varianty predstavili a vy si máte vybrať. Miera vašich pripomienok je nato, aby sa zaznamenali a o nich inštitúcie rozhodli. Prosíme o korektnosť pri rokovaní.

- **Otázka: občan, Dolný Kubín - Medzihradné**

Pýta sa na financovanie rýchlostnej cesty R3. Štát je dosť chudobný na to, aby si staval kde chce. Moja rodina má 60 ha majetku v Medzihradnom (miest. časti Dolného Kubína). Z toho dôvodu je za červený variant.

- **Otázka: p. Jurčíková, Dolný Kubín**

Rýchlostnú cestu sleduje od začiatku, zastupuje Brezovec (sídliisko). Poslali stanoviská na MŽP SR, NDS a do Bruselu. Naráža na hlukové zaťaženie obyvateľov pri rýchlostnej ceste R3, okolo Matúškovej ulice, emisné zaťaženie, ohrozenie povrchových a podzemných vôd, zmenu krajinného obrazu (pohľad na Choč čiastočne zakryje most), turistický chodník a nestabilné podložie na Brezovci. Pri zaťažení od rýchlostnej cesty by sa svah mohol zosunúť. Súhlasí s modrým variantom aj za občanov sídliska Brezovec.

Odpoveď: NDS

Stanovisko berieme na vedomie.

- **Otázka: p. Šenk, Dolný Kubín**

Tunel je dlhý asi ako Branisko. Keby sa staval v polovičnom profile, to by mohlo zatiaľ dlhodobo pre Dolný Kubín stačiť. Prečo musí byť tunel vedený v sklone? Prečo je tunel prerušený v Medzihradnom?

Odpoveď: Dopravoprojekt

Z dôvodu odvodnenia musí byť sklon v tuneli min. 2%. Medzera na Medzihradnom vychádza z dôvodu údolia. Zároveň vytvárať neúmerne dlhé tunely nie je vhodné aj z dôvodu bezpečnosti. Obidve tunelové rúry sa musia stavať naraz, z dôvodu európskych noriem - z hľadiska bezpečnosti.

- **Otázka: občan, Dolný Kubín - Banisko**

Odporúča modrý variant s tým, že by cesta v Medzihradnom išla vyššie z dôvodu obídenia chaty, resp. rodinného domu. (jedná sa o posun trasy do slabomodrého podvariantu V3d).

Odpoveď: NDS

Vaše stanovisko bude zaznamenané.

Stanovisko primátora Dolného Kubína, Mgr. Romana Matejova

Z dôvodu novej aktualizácie Územného plánu mesta Dolný Kubín potrebujeme vybrať variant rýchlostnej cesty R3.

- **Otázka: p. Jonák, Dolný Kubín**

Aká kategória je navrhovaná pri rýchlostnej ceste R3? Červená trasa rozdelí mesto na dve časti. Výhody a nevýhody?

Odpoveď: Dopravoprojekt

V novej TŠ a v novej „Správe o hodnotení“ je navrhovaná štvorpruhová cesta kategórie R 24,5/100(80). Výhod a nevýhod medzi variantmi sa dá nájsť viac, nielen tie, ktoré sú uvedené v prezentovanej tabuľke.

Odpoveď: Ekojet

„Správa o hodnotení“ je spracovaná na štvorpruh – plný profil rýchlostnej cesty R3.

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

V tomto prípade sa do procesu Územného rozhodnutia navrhuje rýchlostná cesta R3 na štvorpruh, potom sa zhodnotí, či sa bude realizovať plný, alebo polovičný profil. Zároveň sa

tak rozhodne aj o tuneloch v súvislosti s normami EÚ.

• **Otázka: p. Baková, Dolný Kubín**

Váhy o hodnotení, oproti minulej „Správe o hodnotení“ sa v novej predkladanej „Správe o hodnotení“ menili zásadne čísla. Aká je vzdialenosť mosta od bytovky na Matúškovej ulici? Nám to vychádza z mapy pri 2-pruhu na 45 m a pri 4-pruhu na 35 m. Nezapočítali ste pri emisiách aj splodiny od ostatných ciest v meste?

Odpoveď: Ekojet

Váhy (anketové dotazníky), nám vyplňali občania počas verejného prerokovania v roku 2010. V blízkosti domu pri Matúškovej ulici bol spracovaný 3D model, pričom vyšlo, že vzdialenosť od domu je 50 m. Emisie z miestnych ciest mesta Dolný Kubín sa nezapočítavali.

Odpoveď: NDS

Rozdiely v tabuľkách sú aj z toho dôvodu, že prvá TŠ z roku 2007 bola na spracovanú na polovičný profil, teraz je nová TŠ spracovaná na plný profil rýchlostnej cesty.

• **Otázka: občan, Dolný Kubín**

Prečo sa navrhoval svetlomodrý subvariant V3d?

Odpoveď: Dopravoprojekt

Svetlomodrý subvariant V3d bol iniciatívou spracovateľa „Správy o hodnotení“ z dôvodu križovania s potokom a blízkosti chatovej oblasti. Keď sa trasa presne geodeticky zameria, dá sa jej poloha ešte korigovať. Pracovalo sa na mapách v mierke 1:10 000.

Odpoveď: Ekojet

Uvedomujeme si, že v tejto časti sa stavajú dva rodinné domy, preto sa trasa ešte posunula do varianty svetlomodrého V3d.

Odpoveď: NDS

Všetky podklady sú spracované na základe mapových podkladov, úplne presne z mapy vzdialenosť nevieme definovať. Náš záujem je vo všeobecnosti obísť zástavbu.

• **Otázka: občan, Dolný Kubín**

Na modrý variant je potrebné sa pozerieť aj z pohľadu výstavby. Čo bude spôsobovať, keď sa bude vyvážať zemina z tunela?

Odpoveď: Dopravoprojekt

Bavíme sa o TŠ a vyhľadávaní trasy. Zemina, ak je vhodná použije sa na zemné teleso a nemusí sa odvážať. To sa bude riešiť ďalej v DÚR a DSP podrobne.

Odpoveď: Ekojet

Máte čiastočne pravdu, výstavba môže byť nepríjemná, ale etapa výstavby je najťažšia, prevádzka je už nenáročnejšia.

• **Otázka: p. Kustra, Dolný Kubín**

Pokiaľ sa schváli variant, je možné, že sa stavba začne v polovičnom profile okrem tunelov. Vylučovacou metódou vyjde nakoniec červený variant. Kto rozhodne o variante vzhľadom k cene?

Odpoveď: MDVRR SR

Je to tak. Chcel som si vypočítať najprv názory občanov. Vzhľadom k horskému územiu na rokovaní dominujú pohľady, len aby sa nás to netýkalo. Ale sú tu pohľady aj na jednotlivé varianty. Realizácia je aj ohľadom finančnej otázky. V zásade si môžeme vyžadovať aj drahšie riešenie, ale to znamená, že stavba môže ísť skôr, alebo aj neskôr. Dotýka sa to aj diaľnice D1 – tunel Višňové pri Strečne.

Našou úlohou je vypočítať si názor a potom vybrať, kedy sa bude realizovať, čo je otázkou peňazí. Čo vychádza na Slovensku, že na tak nákladné riešenie budú financie za 20 – 30 rokov. Preto by sme sa chceli pozrieť na to riešenie, čo bolo predtým - V1 červený variant, ako prvé. Mesto Dolný Kubín bolo vtedy proti, možno ak je variant V1h priechodnejší, môže byť ten.

• **Otázka: p. Stieranka, Dolný Kubín - Brezovec**

Pri zelenom variante je územie silne urbanizované. Nepreferujú sa niektoré varianty?

Odpoveď: Ekojet

Každý variant je posudzovaný rovnako, žiadne varianty nie sú zvýhodňované. Zelený variant má tiež svoje negatívne vplyvy - napr. 50 m vysoký most, záhradkársku osadu. Je to variant podľa územného plánu mesta. Mesto Dolný Kubín dva krát odsúhlasilo zelený variant.

Odpoveď: Dr. Jánošík NDS

Bolo by veľmi rozumné, keby ste názory dali na papier s podpisom. Vzhľadom k tomu, že je opakované verejné prerokovanie je potrebné stanoviská dať opäť.

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

Zúčastnila som sa rokovania na MŽP SR pri prerokovaní „Rozsahu hodnotenia“, ku ktorému dalo stanovisko aj mesto Dolný Kubín. Preto žiadame o vyjadrenie mesta Dolný Kubín k variantom, nakoľko MŽP SR následne určilo trasy na posúdenie.

Vyjadrenie MsÚ Ing. Smoleň

Zelený variant je plne kompatibilný s ÚPD mesta Dolný Kubín. Varianta V1c bola zamietnutá aj z dôvodu geotermálneho vrtu.

Vyjadrenie primátora Dolného Kubína, Mgr. Romana Matejova:

Pokiaľ by tu bola požiadavka schváliť modrý variant V3, schválime aj ten. Ak zastupiteľstvo (v minulosti) schválilo zelený variant, tak je požadovaný zelený.

• **Vyjadrenie: občan, Dolný Kubín - Záskalíe**

Je za modrý variant, nie za zelený.

Odpoveď: NDS

Stanovisko zaznamenáme.

Otázka: p. Jonák, poslanec Dolný Kubín

Požaduje, aby sa rokovalo, až kým sa neodsúhlasí variant s NDS.

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

Netlačíme Vás do ničoho, je to absolútne demokratický proces. Predložili sa technické riešenia, environmentálne posudky. Z verejného prerokovania sa vyhotoví záznam, ten sa pošle spracovateľovi posudku, ktorý vypracuje návrh „Záverečného stanoviska“. MŽP SR potom odporučí variant na ďalšie dopracovanie. Až potom, po spolupráci NDS – MŽP SR môže pokračovať príprava úseku pre jeden vybraný variant.

• **Otázka: p. Šmerda Dolný Kubín – Malý Bysterec**

Mnohí občania si to berú tak, že varianty sú už dané. Zelený variant nevyhovuje všetkým občanom, veď aj hlasovanie mestského zastupiteľstva bolo 9:8, pomer je relatívny. Koľko stojí údržba tunelov?

Odpoveď: MDVRR SR

Financie sú neporovnateľné na údržbu pri tuneli - je potrebné osvetlenie, vetranie, úniková štôlna. Proti tunelom hovorí viacero faktorov. Tmavozelený variant V1d by bol možno optimálny, sú tam však postavené rodinné domy. To neznamená, že tunel nepôjde, je to jedno z riešení.

• **Otázka: občan, Dolný Kubín**

Načo máme robiť polovičný profil, keď máme hotový obchvat Kubína, treba ho len rozšíriť. Načo idete robiť červený variant V1, alebo modrý variant V3, keď nie sú peniaze?

Odpoveď: Dopravoprojekt

Využitím cesty I/59 na štvorpruh sme sa zaoberali. Len tak rozšíriť cestu v zástavbe a s premávkou, to nie je jednoduché.

• **Otázka: občan, Dolný Kubín**

Keď sa rozpráva o rýchlostnej ceste R3 k Mokradi, tak je to horská dráha.

Odpoveď: Dopravoprojekt:

Parametre rýchlostnej cesty sú navrhnuté podľa STN.

Odpoveď: NDS

Návrh zeleného variantu V2 je podľa ÚPD mesta Dolný Kubín. Projektant nás hneď upozornil na STN a skutočnosť, že zelený variant je na hranici technickej realizovateľnosti. Realizácia tunela je len o málo drahšia, ako technicky náročný zelený variant.

• ***Otázka: občianka, Dolný Kubín***

Prezentujete nový modrý variant V3, súhlasí s ním min. 80% prítomných, ale opäťovne tu prezentujete varianty V1 červený a V2 zelený.

Odpoveď: hovorca NDS

Našou povinnosťou je tu prísť a odprezentovať aj doplnený modrý variant V3 okrem tých pôvodných V1 a V2. S tým, že máte možnosť sa vyjadriť ku všetkým predloženým variantom.

• ***Otázka: p. Poradská, Dolný Kubín***

Má názor, že nakoniec si vyberie NDS a MŽP SR. Akú váhu má názor občanov, či to nie je len zadost'účinenie zákonu?

Odpoveď: MDVRR SR

Prišli sme s úprimnou snahou ukázať, aké máme možnosti. Zatiaľ nie sme bohatí ako Švajčiarsko. Chcem upozorniť na to, že sme zohľadnili emisie, hluk. Súhlasím, že to prinesie aj nárast dopravy. Neberte výstavbu optikou minulých čias. Teraz sú už iné normy. Hovoríme o tom, že ak v Dolnom Kubíne nie je možné iné riešenie, potom ďalšie je to, že variant, ktorý sa dá zrealizovať a zohľadní všetky vplyvy je možný. Urobia sa maximálne opatrenia, aby sa občanov negatívne účinky od dopravy nedotkli.

• ***Vyjadrenie: občan, Dolný Kubín***

Dali sme stanovisko k V3d bledomodrému variantu, aby cesta viedla v tubusoch. Chceme, aby ste jasne akceptovali stanovisko poslancov mestského zastupiteľstva. Občania sú za tunelový variant.

Odpoveď: hovorca NDS

Stanovisko bude zaznamenané. Zároveň žiadame prítomných zástupcov ostatných obecných úradov o stanovisko k predloženým variantom.

Obec Jasenová - neprítomná

Obec Vyšný Kubín

Bývalé zastupiteľstvo schválilo V3 modrý variant. Nás sa dotýka okrajovo. Sú len proti variantu V1h – bordovému okolo Ostrej a Tupej skaly. Ak by bola obyvateľkou Dolného Kubína, bola by proti červenému variantu.

Obec Leštiny

Prikláňa sa k modrému variantu.

Obec Bziny

Občania a zastupiteľstvo sú za modrý variant, prípadne zelený.

Obec Medzibrodie

Odovzdali písomné stanovisko.

• ***Otázka: občan, Dolný Kubín.***

Okrem toho, že sa prítomných pýtate na názor ohľadom trasy, pri realizácii narazíte na vlastníkov pozemkov. Čo povie, keď vlastník povie v súvislosti s vyhlásením ústavného súdu, že nie?

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

Majetko-právne vysporiadanie bude nasledovné: vlastník bude oslovený zmluvou o budúcej zmluve s cenou zo znaleckého posudku. Ak nebude vlastník súhlasiť, podľa Stavebného zákona bude vyvlastnený.

Odpoveď: MDVRR SR

Režim vyvlastnenia bude fungovať naďalej, nie však systém týkajúci sa doručeníek.

- **Otázka: Starosta Komjatnej**

Všetky varianty vedú do Komjatnej, prečo bol tak rýchlo zavrhnutý variant cez Kraľovany. Pre nás by to bolo najlepšie, keby cez Komjatnú nešli autá.

Odpoveď: Dr. Jánošík NDS

Úsek cez Kraľovany je v projekte Natura 2000, EÚ by bola tvrdo proti takejto trase.

- **Vyjadrenie: občianka, Dolný Kubín - Brezovec**

Pri červenom variante V1 je to niekoľko domov a sídlisko Brezovec.

- **Vyjadrenie: občianka, Dolný Kubín – Matušková ulica**

Veľmi sa jej nepáči jednanie „povedzte si“. Je za hociktorý variant okrem červeného.

Odpoveď: hovorca NDS

My sme v pozícii, že chceme poznať názor občanov, nie aby sme niekoho tlačili a rozhodovali. Je to len o tom, že modrý variant bude neskôr.

- **Vyjadrenie: p. Studenič, Dolný Kubín - Medzihradné**

Na katastrálnych územiach sú konkrétni vlastníci, od tých je tiež potrebný názor. O nás (vlastníkoch) bez nás.

Odpoveď: Dr. Jánošík NDS

NDS nemá šancu jednať s každým vlastníkom. Štát musí stanoviť pravidlá, ako sa má jednať s občanom. 3000 ľudí (vlastníkov) sa nedá naraz osloviť a pozvať na verejné prerokovanie.

Odpoveď: Ing. Holásková NDS

Preto musí byť takáto pozvánka vyvesená na obecnej tabuli a podobne aj pri územnom konaní.

Odpoveď: Dr. Jánošík NDS

Dnes máme aj iné informačné kanály, zákon však rieši informovanie občana cez vývesnú tabuľu.

- **Otázka: p. Diežka, Dolný Kubín**

Modrý variant je dlhodobá investícia. Modrý variant zasahuje minimálne obyvateľov Dolného Kubína. Vy variantom V1 pretínate Dolný Kubín – historické jadro, ničíte bývanie občanov, zamedzujete agrárne rozvíjanie, šport a pod.

Odpoveď: Dr. Jánošík NDS

Vysvetlili ste, čo hovorí proti variantu V1 a čo za variant V3. Keď budeme zhodnocovať ďalej prideme nato, že variant V3 je vhodnejší, ale za vyššiu cenu. Ak sa pôjde cez variant V1 majiteľom sa zaberie viac pôdy.

Odpoveď: MDVRR SR

Zamedzujeme, ničíme,... My hľadáme riešenie ako odbremeniť Dolný Kubín od rastúcej dopravy. Zoberte si to na zváženie, nehovorte, že dnes chcete variant V3 a po niekoľkých rokoch povieť, prečo štát nič nerieši. Žiaľ, tu sme narazili na problém, že dobré riešenie neexistuje.

Ďalší postup pripomienkovania správy o hodnotení

Občania boli informovaní o ďalšom postupe v procese posudzovania.

Prijaté závery z verejného prerokovania

- Rokovanie prebehlo v **rušnej atmosfére**. Verejného prerokovania sa zúčastnili obyvatelia Dolného Kubína hlavne z miestnych častí, ktorých sa priamo dotýka červený variant V1 a s jeho trasovaním nesúhlasia.
- **Občania Dolného Kubína súhlasia s návrhom nového modrého variantu V3, prípadne s jeho bledomodrou modifikáciou V3d.**
- Vzhľadom k tomu, že boli prítomní občania zástupcom MDVRR SR informovaní o dlhodobom odsune realizácie tunelového variantu (o 20 – 30 rokov), prítomná verejnosť

aj naďalej nesúhlasí s červeným variantom - V1 a trvá na výsledku hlasovania z mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne dňa 3.11.2009, tzn. požadujú zelený variant – V2.

- Navrhovateľ (NDS) konštatuje, že zelený variant V2 je síce navrhnutý podľa návrhu Územného plánu mesta, ale je to najdlhší variant s náročnými mostnými konštrukciami ponad údolie pri Malom Bysterci a cez priemyselnú zónu (Mokrad' – Kňazžia) a len o málo lacnejší ako modrý tunelový variant.

(Poznámka: Návrh územného plánu mesta Dolný Kubín sa spracovával v r. 2002 a riešil iba preložku cesty I/59 v smere na Kral'ovany).

Prílohy: Prezentácia z technickej štúdie a správy o hodnotení

Stanovisko primátora (starostov) k záznamu:

Mesto Dolný Kubín

Stanovisko primátora (starostov) k záznamu:

Podľa **vykonaného hodnotenia vplyvov činnosti** na životné prostredie a ďalších skutočností

Mesto Dolný Kubín odporúča realizáciu kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d.

V prípade, že nebude nami odporúčaný modrý variant V3 so svetlomodrým subvariantom V3d akceptovaný, trváme na pôvodnom uznesení Mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne č. 251/2009 zo dňa 29.10.2009. Mestské zastupiteľstvo vtedy schválilo, že trasa rýchlostnej komunikácie R3 na území mesta Dolný Kubín bude realizovaná navrhovaným zeleným variantom V2 s tým, že výsledná trasa bude situovaná tak, aby čo najmenej negatívne ovplyvnila existujúcu zástavbu, záhradkárske osady a životné prostredie.

Pečiatka a podpis primátora mesta.

Obec Vyšný Kubín

Súhlasí. Pečiatka a podpis starostu.

Obec Medzibrodie nad Oravou

Stanovisko obce Medzibrodie nad Oravou:

Do záznamu žiadame zapísať naše pripomienky, ktoré Vám boli odovzdané na verejnom prerokovávaní dňa 17.2.2011 v Dolnom Kubíne (viď. stanovisko dotknutej obce). K ostatným veciam v zázname nemáme pripomienky.

Mgr. Michal Janota, starosta obce Medzibrodie nad Oravou. Pečiatka a podpis starostu.

Obec Jasenová

Rokovania som sa nezúčastnil, pretože nemám čas na jalové reči občanov Dolného Kubína a tých čo hrajú divadlo občanom ako bojujú o ich zájmy. Poslanci obecného zastupiteľstva v Jaseňovej pozerajú na problém z nadhľadu a zodpovedne a sú za najlacnejšiu alternatívu realizácie rýchlostnej cesty R3 - diaľnica D1. Neustále odmietanie alternatív vedenia trasy občanmi mesta a občanmi obcí a vybijanie si politického kapitálu poslancami je hrubá nezodpovednosť voči regiónu Dolného Kubína.

Pečiatka a podpis starostu.

Obec Leštiny

Obec Leštiny k danému projektu stavby rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - diaľnica D1 navrhuje riešenie budovania variant číslo 1 červený, ktorý je taktiež pre našu obec najvýhodnejší. Po verejnom hovore v kine Choč v Dolnom Kubíne a po diskusii, ktorá tam odznela vyjadrujeme svoj názor a urýchlené riešenie s výstavbou R1 červený variant.

Obyvatelia obce Leštiny sú taktiež za čo najrýchlejšie vybudovanie uvedenej stavby, ktorá umožní rýchlejšie a pohodlnejšie spojenie, či už s okresným mestom, alebo okolitými mestami, nakoľko nás cestná preprava v okolí Dolného Kubína už obťažuje preťažením križovatiek. Jednak dochádza k zbytočnému plytvaniu pohonných hmôt, času prepravy ale hlavne vjazdom a výjazdom záchranných systémov a hromadnej dopravy.

Sme za to, aby sa stavba čo najrýchlejšie realizovala. K realizovaniu stavby vám prajeme veľa síl a úspechov. Pečiatka a podpis starostu.

Obec Bziny

- obec Bziny berie na vedomie rýchlostnú cestu R3 Dolný Kubín - diaľnica D1 a súhlasí, pokiaľ je to tak ako v predloženej štúdii, a v súlade s územným plánom obce Bziny, ktorý rieši komplexný návrh priestorového usporiadania a funkčného využívania územia obce Bziny
 - vysporiadanie pozemkov s občanmi a vyhodnotiť spoločenskú hodnotu pre obec Bziny
 - po ukončení prác uviesť terén do pôvodného stavu
 - žiadame napojenie cesty III. triedy 05921 Bziny - Medzibrodie nad Oravou na R3
 - opraviť cestné komunikácie po skončení prác
 - vybudovať protihlukovú stenu po celej dĺžke trasy Bzinským katastrom
 - obec Bziny súhlasí s modrou variantou R3 cesty
- Pečiatka a podpis starostu.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

V zákonom stanovenej lehote boli zaslané na MŽP SR tieto stanoviská:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, (list zo dňa 21.3.2011, č. j. 05251/201-SCDPK/z.04401)

K predloženej správe o hodnotení nemá zásadné pripomienky.

Na základe uvedeného a podľa analýzy a porovnania technické-ekonomických ukazovateľov navrhnutých variantných riešení sa stotožňuje so spracovateľom správy o hodnotení, že variant V3 (modrý), resp. jeho kombinácia so svetlomodrým subvariantom V3d, je z pohľadu vybraných kritérií najoptimálnejším variantom, avšak s najvyššími celkovými nákladmi. Po zohľadnení technicko-ekonomického hľadiska sa najvýhodnejším javí variant V1 červený s najnižšími nákladmi na realizáciu. Výsledný variant, kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu a najmä tranzitnej dopravy, by mal byť dopravne, prevádzkovo, technicky výhodný a investične realizovateľný, ale v neposlednom rade taktiež prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie i z hľadiska rozvoja dotknutých obcí.

Ing. Milan Kaňuščák, generálny riaditeľ sekcie

Obec Švošov, (list zo dňa 16.2.2011 pod j. č. 41/2011)

Obecné zastupiteľstvo obce Švošov na svojom zasadnutí dňa 15.2.2011 prijalo uznesenie č. 23/2011 k bodu 6. *Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1*, v ktorom Obecné zastupiteľstvo obce Švošov **súhlasí** so správou o hodnotení a posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Žiada v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na rýchlostnú cestu R3 zahrnúť pripomienky zo dňa 17.2.2010:

1. zachovať asfaltovú cestu Švošov - Komjatná a zároveň ju upraviť a preasfaltovať po dokončení rýchlostnej cesty R3 na šírkové parametre cca 4 - 4,5 m
2. riešiť premostenie pre migráciu ľudí a zveri
3. je potrebné riešiť premostenia pre prístup z východnej strany (št. cesta III. tr.), a zo severnej cca 300 m prístup k pozemkom, rodinným domom IB V a ťažbe dreva (úniková cesta CO), ďalej severne nad Mlynom a Mágovým Lazom zabezpečiť prístup do urbárnych lesov Švošov a Komjatná
4. riešiť menšie regulácie horských potôčikov, ktoré vytekajú z lesa a reguláciu potoka Komjatánka, ktorého vlastníkom je Povodie Váhu
5. vysporiadanie pozemkov s občanmi a vyhodnotiť spoločenskú hodnotu pre obec Švošov
6. po ukončení prác uviesť terén do pôvodného stavu
7. riešiť napojenie na rýchlostnú cestu R3 pri dostavbe cesty III/0701 v hranici rozdeľujúceho katastra Žaškov a Komjatná a to pre obce Žaškov, Komjatná, Valaská Dubová, Párnica, Švošov, Ľubochňa, Stankovany.

Obec Medzibrodie nad Oravou, (list zo dňa 18.2.2011)

Zaslala nasledovné stanovisko:

1. V projektovej dokumentácii zabezpečiť, aby vlastníci v dotknutých územiach mali možnosť prístupu na svoje pozemky, ktoré budú výstavbou rýchlostnej komunikácie rozdelené na dve časti.
2. Obec začala prípravné práce na Dodatku č. 1 pre územno - zastavovací plán obce. Vzhľadom na to, že sa individuálna výstavba priblíži k plánovanej R3 vzdušnou čiarou asi na 130 metrov, žiada od križovatky Dolný Kubín - Sever smerom na Oravský Podzámok vybudovať protihlukovú stenu, (vymedzenie riešeného územia prikkladáme - označené červenou farbou).
3. V rámci pozemkových úprav bolo vydané pre obec stavebné povolenie číslo 2008/145/664 TS1 A/10 aj na most cez rieku Orava a miestnu komunikáciu v časti Brehy. Žiada, aby táto miestna komunikácia bola v rámci výstavby napojená na jestvujúcu cestu I/59, alebo na novovzniknutú cestu sieť.
4. Od križovatky Dolný Kubín-Sever viesť trasu R3 po križovanie trate ŽSR a rieky Orava na mostných objektoch v maximálnej možnej miere, aby nevznikli prípadné záplavy po vybrežení rieky Orava a pre dobrý prístup majiteľov na svoje pozemky.

Mesto Ružomberok, (list zo dňa 17.2.2011 pod j. č. URK632/471/2011EH1-MM)

Žiada:

1. Zachovať doterajšiu cestu spájajúcu obce Komjatnú a Švošov a jej napojenie na cestu III. triedy z Hrboltovej.
2. Komunikácie medzi obcami Komjatná - Švošov a Švošov - Hrboltová spevniť tak, aby mohli byť využívané motorovými vozidlami a cyklistami.
3. Zachovať doterajšie napojenie lesnej cesty z katastra Hrboltová „Raveň - Komjatská dolina“ na cestu Komjatná - Švošov.

Obec Komjatná, (list zo dňa 23.2.2011, j. č. 2011/0224)

Na základe uznesenia č. 18/2011 zo dňa 22.2.2011 obecné zastupiteľstvo **nesúhlasí** s akýmkoľvek trasovaním rýchlostnej cesty R3 cez katastrálne územie obce Komjatná.

Uznesenie č. 18. z mimoriadneho zasadnutia Obecného zastupiteľstva v Komjatnej zo dňa 22.02.2011 - **Obecné zastupiteľstvo nesúhlasí s akýmkoľvek trasovaním rýchlostnej cesty R3 cez katastrálne územie obce Komjatná.**

Obec Komjatná, (list zo dňa 28.2.2011, pod j.č. 2011/0266)

Obec Komjatná, zastúpená starostom obce Mgr. Ottom Brtkom žiada na základe Uznesenia OZ č. 17.6 zo dňa 1.2.2011 o posúdenie vplyvov R3 na obyvateľov obce Komjatná.

Posúdenie by malo byť v týchto ukazovateľoch: ovzdušie hlavne v zimnom období okolo 16.30 hod. v rámci emisií, ktoré produkujú domácnosti a iné zdroje /obec nemá plyn/.

Obec Vyšný Kubín, (list zo dňa 24.2.2011 j. č. 31/2011/TI14/A10)

Podľa § 34, ods. 3 obec informovala verejnosť v obecnom rozhlase a zverejnením v úradnej tabuli o verejnom prerokovaní, ktoré sa konalo dňa 17.02.2011 o 15.00 hod. v meste Dolný Kubín. Na verejnom prerokovaní bola predstavená uvedená správa.

Dňa 24.02.2011 na zasadnutí obecného zastupiteľstva vo Vyšnom Kubíne sa prerokovali žiadosti a podnety občanov dotknutých pozemkov pri variante V1 (červenom) a V3 (modrom). Na základe oboznámenia sa so správou o hodnotení a rozhodnutia obecného zastupiteľstva vo Vyšnom Kubíne dáva nasledovné stanovisko. Obec Vyšný Kubín **nesúhlasí** s realizáciou **so subvariantom V1h** (bordový) tak, ako je uvedené aj v zázname zo dňa 02.08.2010 z pracovného rokovania na Obecnom úrade vo Vyšnom Kubíne.

Mesto Dolný Kubín, (list zo dňa 22.2.2011 pod j. č. TEI 3528/2011).

Podľa vykonaného hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti a ďalších skutočností Mesto Dolný Kubín odporúča realizáciu - kombináciu modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. V prípade, že nebude nimi odporúčaný modrý variant V3 so svetlomodrým subvariantom V3d akceptovaný, trvá na pôvodnom uznesení Mestského

zastupiteľstva v Dolnom Kubíne č. 251/2009 zo dňa 29.10.2009. Mestské zastupiteľstvo vtedy schválilo, že trasa rýchlostnej komunikácie R3 na území mesta Dolný Kubín bude realizovaná navrhovaným zeleným variantom V2 s tým, že výsledná trasa bude situovaná tak, aby čo najmenej negatívne ovplyvnila existujúcu zástavbu, záhradkárске osady a životné prostredie.

Obec Leštiny, (list zo dňa 1.3.2011 pod j. č. 51/2011)

Obec Leštiny navrhuje riešenie budovania variant V1 červený, ktorý je taktiež pre ich obec najvýhodnejší.

Po verejnom prerokovaní v Dolnom Kubíne a po diskusii, ktorá tam odznela vyjadruje svoj názor o urýchléné riešenie s výstavbou R3 v červenom variante.

Obyvatelia obce Leštiny sú taktiež za čo najrýchlejšie vybudovanie uvedenej stavby, ktorá umožní rýchlejšie a pohodlnejšie spojenie, či už s okresným mestom, alebo okolitými mestami, nakoľko cestná preprava v okolí Dolného Kubína už obťažuje preťažením križovatky. Jednak dochádza k zbytočnému plytvaniu pohonných hmôt, času prepravy ale hlavne vjazdom a výjazdom záchranných systémov.

Obec Hubová, (list zo dňa 28.2.2011, pod j.č. 27/2011)

Obecné zastupiteľstvo obce Hubová súhlasí so správou o hodnotení.

Obec Oravská Poruba, (list zo dňa 28.2.2011)

Pre obec Oravská Poruba sú prijateľné varianty V1 - červený a V3 - tmavomodrý (prípadne svetlomodrý). Neprijateľné varianty sú študované sub varianty V1c a V1d, nakoľko zasahujú do obytných zón obce, ako aj do územným plánom špecifikovaných rozvojových území obce (individuálna bytová výstavba, rekreačná oblasť, plánovaná zóna hydrogeologického prieskumu). Variant (kombinácia variantov) V2 - zelený a V1 - červený prepojený subvariantom V1a je pre obec s prijateľných, najmenej vhodný. Toto riešenie uzatvára obec medzi cesty a hlukom by ovplyvňovalo časť obce (Diel), ako aj plánované zóny rozvoja (Roveň a Gäcel').

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Bratislava (list zo dňa 25.1.2011 pod j.č. 339/2011-S4/S-Mt)

Zaslal nasledovné stanovisko:

1. V prípade, že stavba resp. jej časť je situovaná do ochranného pásma dráhy (ďalej len: OPD) a neslúži na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, podľa § 103 ods. 3 písm. a) je potrebný súhlas na vykonávanie činnosti v OPD.
2. Ak stavba, resp. jej časť je situovaná do OPD, **nesúhlasí** s vydaním stavebného povolenia pred vydaním záväzného stanoviska ÚRŽD.
3. Takýto súhlas (vydávaný formou záväzného stanoviska) v zmysle § 140b, ods. 1 stavebného zákona je pre správny orgán v konaní podľa stavebného zákona záväzný.

K vydaniu posúdenia správy o hodnotení ÚRŽD **nemá námietok.**

Obvodný úrad Ružomberok, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, (list zo dňa 25.1.2011 pod č.j. OCOaKR-2011/00710-2)

Navrhovaná činnosť nemá z hľadiska ich záujmov negatívny dopad na zabezpečovanie úloh civilnej ochrany.

Štátna ochrana prírody SR, regionálne centrum ochrany prírody vo Varíne, Správa NP Mála Fatra, (list zo dňa 28.1.2011, pod j. č. NPMF/0028/2011/2)

Nakoľko z posudzovania vplyvov na životné prostredie bol vylúčený variant, ktorý prechádzal masívom Šípu a následne prielomom rieky Orava, územnej pôsobnosti Správy NP Malá Fatra sa nedotýka žiadne z variantných riešení uvedených v predloženej správe o hodnotení.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Dolnom Kubíne, (list zo dňa 21.1.2011, pod j. č. 2011/00478-002)

Nemá k správe o hodnotení pripomienky a súhlasí s realizáciou predmetnej výstavby. Odporúča pre realizáciu výstavby modrý variant V3 v kombinácii so subvariantom

svetlomodrým V3d. Ako alternatívne riešenie navrhuje pre realizáciu červený variant V1.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Ružomberok, (list zo dňa 25.1.2011 pod j. č. 2011/00083-02)

Žiada, aby svetlosť mostných otvorov nad cestami III. triedy bola dostatočná pre rozšírenie ciest III. triedy na kategóriu C 7,5 a voľná výška nad cestami III. triedy zodpovedala STN 736201. V prípade vedenia cesty III. triedy nad cestou R3 žiada, aby šírka mostného objektu, po ktorom bude cesta III. triedy prevádzaná, bola dostatočná pre cestu kategórie C 7,5. Preložku cesty medzi Komjatnou a Žaškovom (cesta III/070001) treba navrhnúť tak, aby bolo možné v budúcnosti uskutočniť jej úpravu na kategóriu C 7,5 bez zbytočne vysokých nákladov.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dolnom Kubíne, (list zo dňa 27.1.2011 pod j. č. ORHZ-DK1-66/2011)

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dolnom Kubíne posúdilo správu o hodnotení a s riešením protipožiarnej bezpečnosti súhlasí bez pripomienok.

Slovenský vodohospodársky podnik š. p. Riaditeľstvo Odštepného závodu Piešťany, (list zo dňa 1.2.2011 pod j. č. CZ 2 790/2011/210)

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty budú vybudovanou cestnou kanalizáciou vyvedené cez ORL do existujúcich recipientov v okolí navrhovanej činnosti.

Z hľadiska správcu vodných tokov je možné s predloženou správou o hodnotení vplyvov súhlasiť za dodržania nasledujúcich pripomienok:

Odporúča odvádzanie vôd z povrchového odtoku komunikácií riešiť v maximálnej možnej miere cez ORL vsakovaním do terénu a nie odvodom do príľahlých recipientov, nakoľko v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva. Odporúča realizáciu modrého variantu V3 so subvariantom V3d.

ŠOP SR, Správa Slovenských jaskýň Liptovský Mikuláš (list zo dňa 3.2.2011 pod j. č. 86/2011/OVO)

V tesnej blízkosti plánovaných variantov nám nie sú známe žiadne jaskyne. Je však pravdepodobné, že počas výstavby R3 budú objavené nové neznáme jaskynné priestory. Jedná sa najmä o územie budované karbonátovými horninami v úseku križovatka Hubová - Komjatná a križovatka Kráľovany - Žaškov. V prípade objavenia podzemných priestorov počas výstavby R3 je podľa § 24 ods. 13 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny potrebné nahlásiť túto skutočnosť orgánu ochrany prírody.

Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, (list zo dňa 27.1.2011, č. j. SAMaV-86/2011 -DpBB)

Správa nehnuteľného majetku a výstavby MO SR Bratislava, Detašované pracovisko Banská Bystrica, súhlasí so správou o hodnotení bez pripomienok.

ŠOP SR, regionálne centrum prírody v Tatranskej Štrbe, Správa TANAP, (list zo dňa 11.2.2011 pod j. č. TANAP/126/2011)

Návrh riešenia a odôvodnenie:

V ďalšom stupni procesu posudzovania doporučujeme:

1. zvážiť trasovanie variantu V3 v kilometri 0,5 až 3,0 z dôvodu úprav, resp. prekládky vodného toku Komjatná v rámci technických možností;
2. úpravu, resp. preložku vodných tokov v maximálnej miere realizovať v rámci zásad revitalizácie vodných tokov;
3. vypracovať osobitný projekt v súvislosti s prekládkami vodných tokov;
4. podrobne vymapovať vyskytujúce sa biotopy a ich sprievodnú vegetáciu pozdĺž vodných tokov v trase variantu V3;
5. v ďalšom stupni procesu doložiť presný zoznam dotknutých parciel v rámci trasovania rýchlostnej komunikácie variantu V3
6. doložiť mapovú prílohu s presnou lokalizáciou všetkých mostov, nadchodov, ekoduktov, stavebných dvorov, depónií zemín, stavebného materiálu a technológií súvisiacich s

- výstavbou;
7. v ďalšom procese predložiť podrobný zoznam a počet drevín a krov určených na výrub a výpočet spoločenskej hodnoty zničených, resp. poškodených biotopov;
 8. k uvedenej činnosti predložiť aj stanovisko organizácie Slovenského rybárskeho zväzu;
 9. vypracovať podrobnú samostatnú kapitolu všetkých parametrov predmetnej stavby ako celková šírka cestného telesa, počet a výška nosných pilierov a iné;
 10. vzhľadom na situovanie v predmetnom území regionálneho terestrického biokoridoru Veľká Fatra - Chočské Vrchy do mapových príloh doplniť lokalizáciu všetkých nadchodov (premostení) široké min. 5m a vysoké min. 2 m pre migráciu zveri tzv. ekoduktov ako aj všetky priepusty pre migráciu hydrických živočíchov drobných foriem;
 11. obojstranné oplatenie cestnej komunikácie, aby nedochádzalo k stretom živočíchov s automobilmi;
 12. do ďalšej etapy procesu vypracovať a predložiť na posúdenie projekt sadových úprav, ktorý bude zameraný na výsadbu pôvodných drevín;
 13. vypracovať podrobné technické riešenie spôsobu a rozsahu stabilizácie svahov v okolí rýchlostnej komunikácie;
 14. vzhľadom na veľký objem zemných prác a presun hmôt v súvislosti s realizáciou stavby navrhnúť účinné opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín a ruderalizácie pri zemných prácach, doprave, manipulácii a deponovaní zeminy a vyťaženého materiálu.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, (list zo dňa 8.2.2011, č. j. 2011/00591-02/024-MUDr.Hudák)

Súhlasí so správou o hodnotení.

Obvodný lesný úrad v Dolnom Kubíne, (list zo dňa 9.2.2011 pod j. č. OLÚ-201 1/00074)

Obvodný lesný úrad v Dolnom Kubíne s prihliadnutím na predpokladané zábery lesných pozemkov, ako aj na výsledky hodnotenia vplyvov na životné prostredie, odporúča z navrhnutých trás R3 presadzovať realizáciu modrého variantu V3, resp. jeho kombináciu so svetlomodrým subvariantom V3d.

Obvodný úrad životného prostredia v Ružomberku, (list zo dňa 11.2.2011, 9.2.2011, 4. 2. 2011, 4.2.2011 pod j.č. OP 2011/00169-3 Ing.Olos, ŠVS 2011/00206-2 Ing. Čiljak, OH 2011/168-2 Ing. Filo, ŠSOO 201 1/00234-00002 Ing.Vladimír Macko)

Štátna správa ochrany prírody a krajiny

Z pohľadu štátnej správy ochrany prírody a krajiny majú všetky uvedené varianty podobné vplyvy na krajinu a územný systém ekologickej stability v území okresu Ružomberok.

Štátna správa ochrany ovzdušia

Z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Štátna správa odpadového hospodárstva

Z hľadiska štátnej správy odpadového hospodárstva k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Štátna vodná správa

Z hľadiska štátnej vodnej správy k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Ani jeden z navrhovaných variantov trasy rýchlostnej komunikácie R3 nezasahuje do ochranných pásiem vodných zdrojov.

Krajský pozemkový úrad v Žiline, (list zo dňa 11.2.2011, pod j. č. KPÚ-2011/00058/15J)

Z hľadiska rozsahu trvalého záberu tunajší úrad odporúča variant V3 modrý s predpokladaným záberom PP 42,8301 ha, resp. variant VI červený s predpokladaným záberom 72,6308 ha.

Krajský úrad životného prostredia v Žiline, odbor starostlivosti o životné prostredie, (list zo dňa 14.2.2011, pod j. č. 2011/00190/Gr)

Pri porovnaní uvedených variantných riešení z hľadiska vplyvu stavby na chránené časti

prírody a to hlavne na územia európskeho významu patriace do európskej sústavy chránených území NÁTURA 2000 sa javí najvhodnejší nový tunelový variant V3 (modrý). Keď ho porovnáme s variantom V1+V1a+V2 (kombinácia červeného variantu s hnedým subvariantom a zeleným variantom), ktorý vedie údolím rieky Orava, je jeho vplyv na tento riečny systém najmenší, pretože pretína rieku Orava iba v jednom úseku. Prevádzkou rýchlostnej cesty R3 vo variante V3 sa zároveň zníži premávka na existujúcich cestách, ktorá vedú údolím rieky Orava, čo prispeje k ochrane druhov viazaných na vodné prostredie tohto významného vodného ekosystému. Ak variant V3 porovnáme s variantom V1 (červeným) sú tieto dva varianty podobné, čo sa týka trasovania a križovania cez rieku Orava. Červený variant je však v koncovom úseku bližšie pri rieke Orava a pred križovaním cez Oravu sa ťahne asi kilometrovým úsekom tesne vedľa rieky Orava. Pri porovnaní modrého variantu V3 s variantom V1+ V1h (kombinácia červeného s bordovým variantom) je taktiež vhodnejší modrý variant. Tento variant je dlhší ako modrý variant a s dĺžkou úseku úmerne rastie aj znečistenie. Zároveň subvariant V1h je sa ťahne okolo Ostrej a Tupej skaly v blízkosti cca 200 m a modrý variant je vedený v blízkosti tohto chráneného územia tunelom, čím je aj riziko negatívneho vplyvu menšie.

Na základe uvedeného odporúča trasu viesť v trase navrhovaného modrého variantu V3 (resp. v trase V3 +V3d). Zároveň považuje správu o hodnotení z hľadiska úplnosti a správnosti údajov a z hľadiska posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na záujmu ochrany prírody za dostatočnú a súhlasí s jej závermi. V rámci ďalšieho schvaľovacieho procesu odporúča dodržať nasledovné podmienky:

1. Príslušný orgán ochrany prírody a krajiny požiadať o výnimku zo zakázaných činností a súhlas na vykonávanie činností na území, na ktorom platí 4. stupeň ochrany podľa § 15 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.
2. Premostenia realizovať tak, aby dochádzalo k čo najmenším zásahom do brehových porastov a aby sa pod mostmi vytvoril dostatočný migračný priestor pre voľne žijúce druhy živočíchov. V mieste situovania mostu cez rieku Orava šírku výrubu na oboch brehoch prekonzultovať so Správou CHKO Horná Orava. Vzhľadom na situovanie v predmetnom území regionálneho terestrického biokoridoru Veľká Fatra (Chočské Vrchy do mapových príloh doplniť lokalizáciu všetkých nadchodov (premostení) široké min. 5m a vysoké min. 2 m pre migráciu zveri tzv. ekoduktov ako aj všetky priepusty pre migráciu hydrických živočíchov drobných foriem.
3. Odvádzanie povrchových vôd z vozovky rýchlostnej cesty zabezpečiť tak, aby kontaminované vody nevtekali do vodných tokov, ale boli prečistené v odľučovačoch ropných lalok a odvedené do recipientov.
4. Prebytočná zemina, ktorá nebude využitá na úpravu terénu stavby môže byť vyvezená iba na lokalitu dohodnutú s orgánom ochrany prírody. Na skládkovanie zeminy (aj dočasné) je nepripustné využívať močiarny biotopy a iné biotopy chránených druhov rastlín a živočíchov. Nevyužívať napr. vodné toky a ich brehové porasty.
5. Zásahy do koryta rieky Orava a Jasenovského potoka nerealizovať v mesiacoch ťahu rýb na neresiská tzn. apríl – máj – jún, september - október.
6. V prípade prehradenia vodných tokov postupovať tak, aby nedošlo k vysušeniu korýt, alebo ich častí a aby bol zachovaný sanitárny prietok na úrovni Q_{210} .
7. Zvážiť trasovanie variantu V3 v kilometri 0,5 až 3,0 z dôvodu úprav, resp. prekládky vodného toku Komjatná v rámci technických možností.
8. Vypracovať osobitný projekt v súvislosti s prekládkami vodných tokov.
9. Podrobne zmapovať vyskytujúce sa biotopy a ich sprievodnú vegetáciu pozdĺž vodných tokov v trase variantu V3.
10. V ďalšom stupni procesu doložiť presný zoznam dotknutých parciel v rámci trasovania rýchlostnej komunikácie variantu V3.
11. Doložiť mapovú prílohu s presnou lokalizáciou všetkých mostov, nadchodov, ekoduktov,

stavebných dvorov, depónií zemín, stavebného materiálu a technológií súvisiacich s výstavbou.

12. V ďalšom procese predložiť podrobný zoznam a počet drevín a krov určených na výrub a výpočet spoločenskej hodnoty zničených, resp. poškodených biotopov.
13. K uvedenej činnosti predložiť aj stanovisko organizácie Slovenského rybárskeho zväzu.
14. Vypracovať podrobnú samostatnú kapitolu všetkých parametrov predmetnej stavby ako celková šírka cestného telesa, počet a výška nosných pilierov a iné.
15. Obojstranné oplotenie cestnej komunikácie, aby nedochádzalo k stretom živočíchov s automobilmi.
16. Do ďalšej etapy procesu vypracovať a predložiť na posúdenie projekt sadových úprav, ktorý bude zameraný na výsadbu pôvodných drevín.
17. Vypracovať podrobné technické riešenie spôsobu a rozsahu stabilizácie svahov v okolí rýchlostnej komunikácie.
18. Vzhľadom na veľký objem zemných prác a presun hmôt v súvislosti s realizáciou stavby navrhnúť účinné opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín a ruderalizácie pri zemných prácach, doprave, manipulácii a deponovaní zeminy a vyťaženého materiálu.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Dolnom Kubíne, (list zo dňa 11.2.2011 pod j. č. 303/2011-HŽP)

RÚVZ so sídlom v Dolnom Kubíne, po jej preštudovaní, považuje novonavrhovaný variant V3 „modrý“ s celkovou dĺžkou 17,252 km s vybudovaním 2 tunelov na k. ú. Vyšný Kubín, Medzihradné, Dolný Kubín, Bziny a Medzibrodie nad Oravou z hľadiska ochrany verejného zdravia obyvateľov žijúcich v okolí navrhovanej trasy riešenej rýchlostnej komunikácie za najvhodnejší.

Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici, (list zo dňa 18.2.2011, pod j. č. 41-577/ 2011)

Nemá námietky k správe o hodnotení.

Žilinský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja cestovného ruchu, (list zo dňa 17. 2. 2011 pod j. č. 3008/2011/ORRaCR-010)

Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v posudzovanom úseku navrhuje rýchlostnú cestu R3 variantne, v trasách Dolný Kubín - Ružomberok, alebo Dolný Kubín - Kľačany, navrhovaná trasa R3 cez k.ú. Komjatná je nová trasa. Pretože ide o nový koridor rýchlostnej cesty R3, po jeho schválení v procese posudzovania a odsúhlasení investorom bude schválený variant premietnutý do najbližšej aktualizácie Územného plánu Žilinského regiónu.

Krajský lesný úrad v Žiline, (list dňa 17.2.2011 pod j. č. 2011/00219-02/BUN)

V správe ohodnotení je novo navrhovaný modrý variant V3 (tunelový), ktorý je vhodnejší aj z pohľadu kritérií ochrany lesných pozemkov a funkcií lesov oproti variantu červenému V1, ktorý bol tunajším úradom preferovaný doposiaľ.

V ďalšom zotrvávame na podmienkach tak, ako boli uvedené v stanovisku tunajšieho úradu č. 2010/00270-02/CHO zo dňa 08.03.2010 a žiadame ich zapracovanie do kontextu záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti.

Ministerstvo životného prostredia, sekcia ochrany prírody a krajiny, (list zo dňa 24. 2. 2011, č. j. 3730/2010-2.2)

Návrh riešenia a odôvodnenie:

Z hľadiska záujmov ochrany prírody odporúčame rýchlostnú cestu R3 Dolný Kubín - diaľnica D1 viesť v trase navrhovaného modrého variantu V3, resp. v trase subvariantu V3d (svetlomodrý).

Za účelom minimalizovania negatívnych zásahov v predmetnom území, odporúčame v ďalšom stupni povoľovacieho procesu:

- v rámci technických možností zvážiť trasovanie variantu V3 v kilometri 0,5 až 3,0 z dôvodu prekládky vodného toku Komjatná,

- úpravy resp. preložky vodných tokov realizovať v maximálnej miere v rámci zásad revitalizácie vodných tokov,
- vypracovať osobitný projekt v súvislosti s prekládkami vodných tokov, predložiť ho na pripomienkovanie Štátnej ochrane prírody SR a Slovenskému rybárskemu zväzu,
- vypracovať samostatnú mapovú prílohu s presnou lokalizáciou všetkých mostov, nadchodov, ekoduktov, stavebných dvorov, depónií zemín, stavebného materiálu a technológií súvisiacich s výstavbou,
- premostenia realizovať tak, aby dochádzalo k čo najmenším zásahom do brehových porastov a aby sa pod mostmi vytvoril dostatočný priestor pre migrujúce druhy živočíchov. Situovanie premostení rieky Oravy a Váhu odporúčame konzultovať s regionálnymi pracoviskami Štátnej ochrany prírody SR,
- odvádzanie povrchových vôd z vozovky rýchlostnej komunikácie zabezpečiť tak, aby kontaminované vody nevtekali do vodných tokov, ale boli prečistené v odlučovačoch ropných látok a odvedené do recipientov,
- v prípade prehradenia vodných tokov postupovať tak, aby nedošlo k vysušeniu korýt alebo ich častí, je potrebné aby bol po celý čas výstavby zabezpečený biologicky potrebný prietok v koryte toku,
- prípadné nevyhnutné zásahy do koryta riek nerealizovať v mesiacoch ťahu rýb na neresiská,
- zabezpečiť obojstranné oplatenie cestnej komunikácie, aby nedochádzalo ku stretom živočíchov s automobilmi,
- prebytočnú zeminu, ktorá nebude využitá na úpravu terénu stavby možno vyviešť iba na lokality dohodnuté s orgánom ochrany prírody. Na skládkovanie zeminy (aj dočasné) nie je prípustné využívať močiarne biotopy ani iné biotopy chránených druhov rastlín a živočíchov,
- vypracovať projekt sadových úprav, ktorý by mal byť zameraný na výsadbu pôvodných drevín,
- vzhľadom na veľký objem zemných prác navrhnuť účinné opatrenia na zamedzenie šírenia invázných druhov a ruderalizácie plôch.

Upozorňuje na potrebu požiadať príslušný orgán ochrany prírody krajiny o výnimku zo zakázaných činností a súhlas na vykonávanie činností na území, na ktorom platí 4. stupeň ochrany podľa § 15 zákona, ako i na potrebu dodržania ustanovení § 6 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Obvodný úrad životného prostredia v Dolnom Kubíne, (*list zo dňa, pod j. č.*

21.2.2011	A/2011/00078/DUD	Ing. Dudáš
21.2.2011	A/2011/00089/SIM	Ing. Šimeková
17.2.2011	A/2011/00091/ADA	Ing. Adamcová
18.2.2011	A/2011/00090/GON	Ing. Gonšorová

Zaslal nasledovné stanovisko:

Štátna správa ochrany prírody a krajiny

Nakoľko všetky navrhované a posudzované varianty „Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - diaľnica D1“ vo väčšej alebo menšej miere zasahujú do rieky Orava, je potrebné uviesť nasledovné:

- všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Žiline bola súčinnosťou od 15. decembra 1997 vyhlásená ako Chránený areál Rieka Orava, kde platí 4. stupeň ochrany prírody a krajiny. Dňom 17.02.1998 bola zapísaná do zoznamu mokradí medzinárodného významu v súlade s Ramsarskou konvenciou ako Rieka Orava a jej prítoky, tzv. ramsarská lokalita a NATURA 2000. Uznesením vlády č. 239/2004 zo 17.03.2004 a Výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 11. júla 2004, ktorý nadobudol účinnosť 01. augusta 2004 bola rieka Orava zaradená do Národného zoznamu území európskeho významu pod číslom 365. Rieka Orava,

identifikačný kód: SKUEV 0243, stupeň ochrany 4.

Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Dolný Kubín (RUSES) rieka Orava patrí medzi hydrické biokoridory nadregionálneho významu.

V predloženej správe o hodnotení zámeru „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1“ sú komplexne pri každom variante a ich kombinácií so subvariantami posúdené všetky vplyvy navrhovanej činnosti na ochranu prírody a krajiny. Ako najvýhodnejší po všetkých stránkach vychádza variant V3 (modrý) v kombinácii so subvariantom V3d (svetlomodrý), ktorý aj z hľadiska ochrany prírody a krajiny predstavuje najmenší negatívny vplyv na prírodu a krajinu.

Z pohľadu vplyvu investičného zámeru na chránené územia, na územný systém ekologickej stability (USES) a predovšetkým na územia európskeho významu patriace do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 predstavuje variant V3 (modrý), prípadne kombinácia so subvariantom svetlomodrým V3d najmenší zásah do týchto území. Tento variant križuje rieku Orava a zasahuje do jej brehových porastov iba jedenkrát, predstavuje najmenší vplyv na znehodnotenie biotopov, prerušenie migračných ciest, vplyv na regionálne biocentra, biokoridory a ráz krajiny.

Štátna vodná správa

Dáva nasledovné stanovisko:

- Pri návrhu komunikácie je potrebné prísne dbať na ochranu podzemných a povrchových vôd, ochranu vodárenských zdrojov a vodohospodársky významných vodných tokov podľa zák. č. 364/2004 Z.z. o vodách. Osobitne prihliadať na zrealizované záchyty prameňov pitnej vody, ochranné pásma vodárenských zdrojov a podmienky dohodnúť s príslušným správcom. Taktiež je potrebné rešpektovať aj jestvujúce momentálne nezachytené zdroje pitnej vody v danom území.
- Navrhnuť také opatrenia, aby navrhovanou činnosťou pri výstavbe a počas prevádzky nedošlo k porušovaniu platných legislatívnych predpisov v oblasti vodného hospodárstva, najmä k ohrozeniu podzemných a povrchových vôd škodlivými látkami. Pri návrhu vypúšťania vôd z povrchového odtoku je navrhovateľ povinný postupovať podľa § 9 NV SR č. 269/2010 Z. z, ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

Štátna správa ochrany ovzdušia

Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1, je podľa § 3 ods. 2 písm. c) zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší **malým zdrojom znečisťovania ovzdušia**.

Kompetentným orgánom ochrany ovzdušia pre malé zdroje je podľa § 27 zák. č. 137/2010 Z.z. o ovzduší miestne príslušná obec.

Z pohľadu kompetencií štátnej správy ochrany ovzdušia OUZP nemá žiadne pripomienky ani požiadavky na výber konkrétnej trasy.

Štátna správa odpadového hospodárstva

K predloženej správe ohodnotení nemá pripomienky.

Záver

Na základe uvedeného a v súlade s výsledkami komplexného posúdenia a zhodnotenia jednotlivých variantov, Obvodný úrad životného prostredia v Dolnom Kubíne nemá závažné pripomienky k výsledkom a záverom správy o hodnotení podľa variantu V3 (modrý variant) v kombinácii so svetlomodrým subvariantom V3d, ktorý je najpriateľnejší z hľadiska celkovej ochrany životného prostredia, ochrany živej a neživej prírody, záberov poľnohospodárskej pôdy, lesnej pôdy, štruktúry a scenérie krajiny a negatívnych vplyvov pri zásahoch do chránených území a voľnej krajiny.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Ružomberku, (list zo dňa 24.2.2011, pod j. č. ORHZ-RK1 -66/2011)

V oblasti navrhovanej stavby sa nenachádzajú žiadne zariadenia, ktoré sú v správe HaZZ. Z uvedeného dôvodu k navrhovanej stavbe nemá pripomienky. Realizáciou navrhovanej stavby nebude ohrozená protipožiarna bezpečnosť v danej oblasti.

Ministerstvo vnútra SR, sekcia ekonomiky, Odbor správy nehnuteľného majetku a investičnej výstavby, (list zo dňa 28.2.2011, pod j.č. SE-OSNMI-2011/000583-009)

MV SR po preštudovaní správy o hodnotení neuplatňuje žiadne pripomienky a ani návrhy na doplnenie.

Obvodný lesný úrad v Dolnom Kubíne (list zo dňa 9.2.2011, č.j. OLÚ-2011/00074)

Vyhľadom k záberu lesnej pôdy odporúča variant modrý V3, resp. jeho kombináciu so svetlomodrým V3d.

Obvodný úrad v Dolnom Kubíne, odbor civilnej ochrany a KR (list zo dňa 26.1.2011, č.j. OCOaKR-2011/00656-003)

Nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Verejnosc'

Ing. Milan Britvig PhD, Matušková 1640/23. 026 01 Dolný v Kubín (25.2.2011)

Plne vyjadrujeme podporu variantu V3, v prípade jeho nerealizácie trváme na zelenom variante. Červený variant v žiadnom prípade, pomôžte prosím tisíckam občanov, ktorých by postihol červený variant.

Ing. Juraj Kianička, M. Hattalu 2159/34, 026 01 Dolný Kubín, (31.1.2011)

Navrhované riešenie trasy rýchlostnej cesty podľa modrého variantu V3 so subvariantom V3d považuje (aj podľa názoru ďalších občanov) za najvýhodnejšie. Z hľadiska vplyvu na životné prostredie, ako v meste tak aj vo voľnej krajine, tu nemožno nič namietat'.

Eva Fedorová, Matušková 1639/12, 026 01 Dolný Kubín, (12.2.2011)

Ako sme už uviedli v pôvodnom vyjadrení „... obyvatelia Matuškovvej ulice vyslovujeme rozhodný nesúhlas s realizáciou tzv. červeného variantu obchvatu rýchlostnej cesty R3 „, a na zamietavom stanovisku s realizáciou tzv. červeného variantu naďalej v plnom rozsahu trváme, pretože nepominul žiaden nami uvedený dôvod, aby sme menili svoj názor."

Zmena ktorú aktuálne navrhujete „*viest' trasu rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín-diaľnica D1 v trase kombinácie novonavrhovaného modrého variantu V3 so subvariantom V3d.*“, je z hľadiska našich pripomienok akceptovateľná, pretože eliminuje naše základné výhrady, ako boli uvedené v našom pôvodnom vyjadrení

Ing. Milan Balek, ul. Andreja Halašu 733/47, Dolný Kubín - Záskanie

Zelený variant VI+VIa+V2 je absolútne neprijateľný pre obyvateľov mestských častí Beňova Lehota, Malý Bysterec, Veľký Bysterec, Záskanie a Mokrad'. Výstavbou zeleného variantu by sa znehodnotili jediné možnosti ich ďalšieho rozvoja a ľudia by boli doslova odpílení od najhodnotnejších zelených oblastí mesta pod Kubínskou hoľou. Nehorázne estakády sú veľmi rušivo zasadené do zelenej krajiny a navyše oblúky a stúpania ani nespĺňajú parametre rýchlostnej cesty. Dôkazom nesúhlasu je aj petícia obyvateľov Záskania proti zelenému variantu s 251 podpismi. Originál bol doručený na MU v Dolnom Kubíne 6.11.2009. Zelený variant nie je riešenie a zaslúžene skončil na poslednom mieste. Verím, že kompetentní pracovníci Ministerstva životného prostredia SR veľmi zodpovedne posúdia výsledky novej záverečnej hodnotiacej správy z októbra 2010 a tiež odporučia prijať novonavrhovaný modrý variant V3 so subvariantom V3d rýchlostnej cesty R3.

Tatiana Antalová, Bysterecká 2066/11, 026 01 Dolný Kubín, (22.2.2011)

Dňa 17. 2. 2011 sa v našom meste konalo verejné rokovanie - predstavenie tunelového variantu, ktorý nám predstavili ako najideálnejšie riešenie.

Vo verejnej diskusii, kladením vhodných otázok, nám však zástupca z Ministerstva dopravy, výstavby a RR SR oznámil, že stavba tunelového variantu je takmer nemožná a to hneď z viacerých dôvodov. Jeden z dôvodov prečo nie tunel bol ten, že je o niekoľko desiatok percent drahší a štát na najbližších 20 rokov nebude mať financie na jeho stavbu. Hovorím jasne nie červenému variantu. Zaslúžime si slušnú trasu!

Marek Madera Zochová 1136/39, Dolný Kubín 0260, (20.2.2011)

Po tom čo som sa dozvedel a návrhu nového variantu, tunelového tak mi prišlo že páni projektanti asi konečne prišli k rozumu, a návrhom tohto variantu život Dolnokubínčanom

nijako neznepríjemnia. Viem, že existujú skupiny ľudí proti zelenému aj proti červenému variantu, nikdy to nebude vyhovovať všetkým, ale príchodom tunelového variantu, ktorý vyhovuje najväčšiemu počtu obyvateľov, svitne nádej pre Dolný Kubín, že bude mať R3-ku. Tento variant (tunelový) mne osobne sa pozdáva najviac i napriek jeho náročnosti, ale verím že pohodlie, zdravie obyvateľov Dolného Kubína, ako aj zachovanie prírody a čo najmenšie zasahovanie do nej je pre Vás dosť veľký argument pre rozhodnutie aký variant sa stavať bude.

Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava, (21.2.2011)

Vyjadruje nesúhlasné stanovisko z dôvodov:

- výstavba cesty ignoruje iné spôsoby dopranej situácie
- automobilová doprava je neperspektívnym spoločenským javom
- záujem pohodlnejšej a rýchlejšej prepravy sa nedá rovnať so zachovaním pôvodnej krajiny
- odškodnenie občanov sa nevyrovná ich skutočnej hodnote
- nulový variant sa nehodnotil číselne, a preto nie podložené tvrdenie, že nulový je z hľadiska vplyvov na ŽP horší
- navrhovateľ by mal predmetný zámer vziať späť.

Ivan Stana, Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín, (21.2.2011)

Po zvážení okolností a po účasti na stretnutí občanov Dolného Kubína vo štvrtok 17. februára 2011 k problematike rýchlostnej cesty R3 týkajúcej sa mesta Dolný Kubín som za modrý variant, teda tunelový.

Ing. Viliam Stana, Timravina 909/1 A, 026 01 Dolný Kubín, (21.2.2011)

Po zvážení okolností a po účasti na stretnutí občanov Dolného Kubína vo štvrtok 17. februára 2011 k problematike rýchlostnej cesty R3 týkajúcej sa mesta Dolný Kubín som za modrý variant, teda tunelový.

RNDr. Květoslava Stanová, Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín

Po zvážení okolností a po účasti na stretnutí občanov Dolného Kubína vo štvrtok 17. februára 2011 k problematike rýchlostnej cesty R3 týkajúcej sa mesta Dolný Kubín som za modrý variant, teda tunelový.

Iveta Stanová. Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín, (21.2.2011)

Po zvážení okolností a po účasti na stretnutí občanov Dolného Kubína vo štvrtok 17. februára 2011 k problematike rýchlostnej cesty R3 týkajúcej sa mesta Dolný Kubín som za modrý variant, teda tunelový.

Bc. Ivana Stanová, Timravina 909/1 A, 026 01 Dolný Kubín (21.2.201)

Po zvážení okolností a po účasti na stretnutí občanov Dolného Kubína vo štvrtok 17. februára 2011 k problematike rýchlostnej cesty R3 týkajúcej sa mesta Dolný Kubín som za modrý variant, teda tunelový.

Bc. Táňa Kaučáriková, Mierová 1967/12, 026 01 Dolný Kubín (21.2.2011)

Ako občianka mesta Dolný Kubín, a obyvateľka sídliska Brezovec (v blízkosti ktorého má cesta viesť), nesúhlasím s červeným variantom. Zároveň chcem vysloviť súhlas s tunelovým variantom, nakoľko takýto variant minimálne zasahuje do mesta a života jeho obyvateľov.

Negatíva červeného variantu:

- prechádza cez obývané zóny a historické jadro mesta
- nesúhlas občanov mestských častí
- nesúhlas veľkej skupiny občanov aj z nedotknutých častí mesta
- neodkláňa dopravu z mesta, len ju premiestňuje na inú komunikáciu
- viac emisií, výfukových plynov v oblasti mesta Dolný Kubín
- červený variant nie je projekt s dlhoročnou vyhlídkou. Mesto má potenciál rozvíjať sa o novú zástavbu, ktorá sa v meste rozbieha. Cesta sa skôr či neskôr stane po celej svojej dĺžke súčasťou mesta Dolný Kubín. Bude treba hľadať nový koridor pre odklonenie tranzitnej dopravy a nie je vylúčené, že sa ním stane práve tunelový variant.

Miloš Dieška , Medzihradská 1367/4, 026 01 Dolný Kubín, (21.2.2011)

Hneď v úvode chcem, ako občan mesta Dolný Kubín, vysloviť súhlas s variantom V3 (tunel) v kombinácii s variantom V3d (tunelovým), nakoľko takýto variant minimálne zasahuje do mesta. Jeho pozitíva sú nám známe. Som potešený iniciatívou NDS komunikovať s mestom a občanmi mesta Dolný Kubín. Tento List som sa rozhodol napísať ako reakciu na list Ministerstva životného prostredia, z dňa 26.1.2011, ako aj z dôvodu rokovania NDS s verejnosťou, ktoré sa uskutočnilo v Kine Choč v Dolnom Kubíne dňa 17.2.2011 (ďalej len rokovanie NDS).

Variant modrý, ktorý bol na rokovaní NDS predstavený ako najlepší variant, minimálne zasahuje do mesta, života občanov, ako aj do prírody, keďže je vedený veľkou mierou tunelom. Áno rozumiem, že takýto cca 4,5 km tunel si vyžaduje svoje investície a natiadne dobu výstavby možno aj na 25 rokov avšak to neznamena, že by sa mal postaviť iný variant. V porovnaní so súdnymi spormi a vyvlastňovaním pozemkov pod napríklad červený variant, sa aj pri tomto variante, práve súdnymi spormi ako aj inými negatívnymi faktormi, môže natiadnuť doba výstavby až na 20 rokov. V takomto prípade je určite užitočnejšie stavať tunel (najlepšie V3 v kombinácii s V3d). Ďalej uvádza dôvody prečo tunelový variant a negatíva červeného variantu.

Ing. Milan Balek, ul. Hergottova 149/1, 900 21 Svätý Jur

Zelený variant VI+V1a+V2 je absolútne neprijateľný pre obyvateľov mestských častí Beňova Lehota, Malý Bysterec, Veľký Bysterec, Záskanie a Mokrad'. Výstavbou zeleného variantu by sa znehodnotili jediné možnosti ich ďalšieho rozvoja a ľudia by boli doslova odpílení od najhodnotnejších zelených oblastí mesta pod Kubínskou hoľou. Nehorázne estakády sú veľmi rušivo zasadené do zelenej krajiny a navyše oblúky a stúpania ani nespĺňajú parametre rýchlostnej cesty. Dôkazom nesúhlasu je aj petícia obyvateľov Záskania proti zelenému variantu s 251 podpismi. Originál bol doručený na MU v Dolnom Kubíne 6.11.2009. Zelený variant nie je riešenie a zaslúžene skončil na poslednom mieste. Verím, že kompetentní pracovníci Ministerstva životného prostredia SR veľmi zodpovedne posúdia výsledky novej záverečnej hodnotiacej správy z októbra 2010 a tiež doporučia prijať novonavrhovaný modrý variant V3 so subvariantom V3d rýchlostnej cesty R3.

Rastislav Lesay, Matušková 1640/14, 026 01 Dolný Kubín, (18.2.2011)

Som stále proti červenému variantu aj proti kombinácii červeného VI so subvariantom V1h bordový. Tieto varianty sa priamo dotýkajú obytných domov, znehodnocujú bývanie a aj okolie Starého mesta. Som jednoznačne za tunelový variant- variant V3 modrý, resp. kombinácia V3 so subvariantom V3d.

Monika Baková, Matušková 1640, 026 01 Dolný Kubín, (22.2.2011)

Dňa 17.02.2011 sa konala verejná prezentácia „Tunelového variantu „Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín diaľnica D1. Prezentovaná štúdia pre 95 % zúčastnených občanov mesta predstavovala ideálne riešenie vedenia diaľnice.

Po úvodnom nadšení a chvíľkovej úľave nám dobre mierenými otázkami odpovedal zástupca min. dopravy - v skratke : buď budeme súhlasiť s „červeným variantom, alebo diaľnica najbližších 20 rokov nepôjde, nie sme Švajčiarsko". Takéto vyjadrenie je zarážajúce, dĺžka predmetnej diaľnice má merať cca 234 km, na takomto úseku postaviť 4,8 km tunelov nie je nič nerealizovateľné.

Všetky, určite aj rozumné argumenty, boli odoslané na Vašu adresu v predchádzajúcich vyjadreniach od dotknutých občanov mesta Dolný Kubín. Argumenty proti červenej trase

- 68 % dotknutých občanov mesta
- červený variant rozdeľuje mesto
- údaje v hlukovej štúdii obsahujú nepresnosti (vzdialenosť budúcej komunikácie od obývaných častí)
- v emisnej štúdii posudzovateľ pozabudol v hodnotení brať do úvahy existujúce komunikácie (v najkritickejšej časti červenej trasy sú 3 komunikácie v bezprostrednej blízkosti obytnej časti mesta)

Asi je zbytočné opakovať všetky námietky ktoré Vám už boli doručené. Podľa poznatkov z posledných dvoch prezentácií R3 je veľmi vypuklý fakt, že jediným, a preto aj rozhodujúcim kritériom, je len ekonomické kritérium. Nechápem načo sa potom mrhajú finančné prostriedky daňových poplatníkov (a určite nie malé) na vypracovávanie ďalších štúdií a projektov.

Na záver môžem uviesť : Jediným prijateľným a najmenej poškodzujúcim variantom, či už z hľadiska emisií, hluku, poškodzovania obyvateľov mesta a poškodzovania mesta ako takého je „Modrý variant“. Tento štát premrhal v posledných 20-tich rokoch nevyčísliteľné prostriedky na menej závažné projekty a „akcie“, (prostriedky daňových poplatníkov). Bolo by preto humánne prestať uvažovať len o peniazoch ako jedinej hodnote a začať myslieť aj na tých čo hodnoty tvoria.

Drevodomy, s.r.o., nám. SNP 2/2, 015 01 Rajec, (list zo dňa 22.2.2011)

- na umiestnenie stavby pripravovanej našou obchodnou spoločnosťou: „HOLIDAY RESORT Vyšný Kubín - Rekreačno obytná zóna“ bolo našej spoločnosti obcou Vyšný Kubín vydané právoplatné územné rozhodnutie č. 202/2010/206/-TS5/A10 o umiestnení stavby: Holiday Resort Vyšný Kubín - Rekreačno-obytná zóna, v katastri Obce Vyšný Kubín, situovanej na pozemkoch evidovaných na L V č. 1486 a nachádzajúcich sa v blízkosti vyššie spomínaných variantov R3,
- naša obchodná spoločnosť investovala nemalé finančné prostriedky za účelom vysporiadania vlastníckych práv k pozemkom nachádzajúcim sa v rekreačno-obytnej zóne a prípravy pozemkov na výstavbu rodinných domov,
- navrhovaným umiestnením rýchlostnej komunikácie R3 podľa červeného alebo modrého variantu dôjde k stretu dvoch záujmov v danom území, pričom poukazujeme na ustanovenie § 1 stavebného zákona, podľa ktorého cieľom a úlohou územného plánovania je, okrem iného, aj riešenie funkčného využitia územia a územný rozvoj, pričom zdôrazňujeme, že umiestnenie rýchlostnej komunikácie v tesnej blízkosti našej rekreačno-obytnej zóny bude mať negatívny vplyv na rozvoj turistického ruchu a individuálnej bytovej výstavby v danej lokalite,
- výstavba rýchlostnej komunikácie bude mať nežiadúci vplyv na nami pripravovanú zástavbu obytných a rekreačných objektov, a to najmä pokiaľ ide o hluk a emisie pri samotnej výstavbe rýchlostnej komunikácie ako aj po jej sprevádzkovaní,
- v tejto súvislosti poukazujeme na ustanovenie § 37 stavebného zákona, podľa ktorého stavebný úrad v územnom konaní, ktoré bude nasledovať po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, okrem iného, preskúma návrh na vydanie územného rozhodnutia a jeho súlad s predchádzajúcimi rozhodnutiami o území,
- s poukazom na citované ustanovenie vyžadujeme, aby bol posúdený súlad jednotlivých variantov R3 s už vydaným právoplatným územným rozhodnutím o umiestnení stavby Holiday Resort Vyšný Kubín - Rekreačno-obytná zóna,
- vzhľadom na to, že stavebný úrad v súlade s územným plánom zóny schválil v danej lokalite umiestnenie našej stavby, máme za to, že výstavbou rýchlostnej komunikácie v tesnej blízkosti výstavby v rámci projektu Holiday Resort Vyšný Kubín -Rekreačno-obytná zóna by boli neprimerane obmedzené a ohrozené práva a oprávnené záujmy spoločnosti DREVODOMY RAJEC, s.r.o., ako účastníka konania,
- v nadväznosti na uvedené dávame do pozornosti aj tú skutočnosť, že plánovaná výstavba rýchlostnej komunikácie je v rozpore s *Koncepciou územného rozvoja Slovenska 2001*, kde je v bode 9. jej záväznej časti vyjadrená potreba podpory rozvoja rekreácie a turizmu, je však zrejmé, že ak bude v tesnej blízkosti rekreačnej oblasti vybudovaná rýchlostná komunikácia, rekreačný objekt sa stane nezaujímavým.
- k veci je potrebné uviesť, že navrhovaná rýchlostná komunikácia bude prechádzať aj cez pozemky vo vlastníctve spoločnosti DREVODOMY RAJEC, s.r.o., pričom ako vlastníak dotknutých pozemkov s výstavbou spomínaných variantov komunikácie R3

(červený a modrý) **nesúhlasíme,**

- vzhľadom na uvedené skutočnosti máme za to, že pri posudzovaní vplyvov jednotlivých variantov R3 na životné prostredie, pri rozhodovaní o výbere variantu R3 a následnom posudzovaní návrhu na vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby rýchlostnej komunikácie R3 treba prihliadať predovšetkým na ochranu vlastníckeho práva k pozemku, na ktorom má byť komunikácia umiestnená, ale aj na negatívny vplyv výstavby na rozvoj turistického ruchu a individuálnej bytovej výstavby v danej lokalite,
- nesúhlasíme s navrhovanými variantmi trasy rýchlostnej komunikácie R3 (červený a modrý) a v prípade, ak aj napriek uvedeným skutočnostiam bude vybratý variant červený alebo modrý, budeme si v dôsledku znehodnotenia jednak pozemkov, na ktorých bude umiestnená stavba rekreačných a obytných objektov ako aj pozemkov, na ktorých bude bez súhlasu ich vlastníka postavená rýchlostná komunikácia, uplatňovať náhradu spôsobenej škody,
- zo všetkých pojednávaných variantov rýchlostnej komunikácie R3 súhlasíme výhradne s variantom svetlozeleným (V2) v kombinácii s hnedým (subvariant V1a).

Vzhľadom na vyššie uvedené Vás touto cestou žiadame, aby boli v rámci procesu výberu vhodného variantu stavby „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1“ zohľadnené naše námietky, varianty červený a modrý zamietnuté a vybratý iný vyhovujúci variant.

Poznámka: Krajský stavebný úrad v Žiline Rozhodnutím č. 2011/00379/Dub zo dňa 14.3. 2011 zrušil právoplatné rozhodnutie Obce Vyšný Kubín pod č. 202/2010/206-TS5/A10 zo dňa 8.7.2010.

Ing. Milada Perháčová, Ing. Lubor Perháč, Vyšnokubínska 274, 027 01 Vyšný Kubín, (16.2.2011)

Nesúhlasíme v žiadnom prípade s variantom diaľnice V1h - bordový:

- Ide cez alebo v tesnej blízkosti chránených území
- V blízkosti sa nachádza naša studňa - je to jediný zdroj našej pitnej aj úžitkovej vody - stavba a prevádzka diaľnice by tento náš zdroj mohol priamo ohroziť, príp. zničiť. Tiež sú tu ďalšie vplyvy ohrozujúce naše bývanie v tesnej blízkosti diaľnice.

Podporujeme variant modrý V3, V3d - tunelový s podmienkou, že protihluková stena bude zo strany od Vyšného Kubína predĺžená až po ústie do tunela a bude zalesnená časť územia, ktorá bude pohlcovať hluk a prach z diaľnice R3.

Petícia „Proti rozhodnutiu mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne z 29.10.2009 o trase rýchlostnej komunikácie r3 tzv. zelený variant a za vypísanie celomestského referenda o variante trasy rýchlostnej komunikácie R3“

Petíciu podávajú a za správnosť údajov s podrobným oboznámením obsahu petície všetkých zúčastnených zodpovedajú:

organizátor petície: Ing. Milan Balek, ul. Andreja Halašu 733/47, Dolný Kubín - Záskanie mob: 0917 646 072, E-mail: mbalek@orava.sk

podpis: Ing. Milan Balek v.r. (aktualizácia 23.2.2011)

- členka petičnej komisie : RNDr. Silvia Baleková, ul. Andreja Halašu 733/47, Dolný Kubín - Záskanie mobil: 0905 204 954, E-mail: mbalek@orava.sk

podpis: RNDr. Silvia Baleková, v.r. (aktualizácia 23.2.2011)

- členka petičnej komisie Anna Pániková, ul. Rybárska 871/13, Dolný Kubín - Záskanie

Žiadame zrušenie právoplatnosti rozhodnutia Mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne z 29.10.2009 o trase rýchlostnej komunikácie R3 tzv. zelený variant a vypísanie celomestského referenda z nasledujúcich dôvodov:

- * *o takej závažnej stavbe na území mesta s dopadom na niekoľko generácií by mali rozhodnúť všetci občania mesta Dolný Kubín v celomestskom referende a nie 17 poslancov zastupiteľstva*

- * tzv. zelený variant je absolútne neprijateľný pre viac ako polovicu obyvateľov mesta - mestské časti Bysterec, Malý Bysterec, Záskanie, Mokrad' nakoľko fatálnym spôsobom ovplyvní kvalitu života aj budúcich generácií - zamorenie prostredia splodinami a prachom
- * zamedzí akýkoľvek ďalší rozvoj týchto mestských častí a „odpíliť“ ľudí od priameho kontaktu s najhodnotnejšími zelenými oblasťami mesta pod Kubínskou hoľou - ľudia nebudú stavať nové domy okolo rýchlostnej cesty, aby potom predčasne zomierali na následky zamorenia ovzdušia a pôdy
- * poslanci mestského zastupiteľstva rozhodli nekompetentne a v rozpore so záujmami väčšiny občanov mesta Dolný Kubín, pretože zelený variant je nielen neekonomický (drahší o cca 122 mil. €), ale aj neekologický (väčší záber pôdy v dĺžke o 5,5 km)
- * Národná diaľničná spoločnosť a Mestská rada preferujú tzv. červený variant a vedia prečo - na rozdiel od poslancov majú komplexné informácie o dopade trasy na životné prostredie - čo bude nielen ekonomické, ale aj ekologické pre celé mesto.

Podpisy: 251 občanov.

Občania mesta Dolný Kubín (Dolný Kubín 20.2.2011, Ing. Michal Kuteš, Ján Šmarda)
Nesúhlas s návrhom variantu V2 (zelený)

Nakoľko sme sa z titulu nedostatočnej informovanosti nezúčastnili verejného prerokovania „Správy o hodnotení „**Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnicu D1**“ a nemohli vyjadriť svoj názor k jednotlivým variantom rýchlostnej cesty R3 na zasadnutí v kine Choč v Dolnom Kubíne dňa 17.2.2011 o 15:00 hod. využívame túto formu a vyjadrujeme naše zásadné nesúhlasné stanovisko s návrhom trasovania rýchlostnej cesty R3 - podľa prezentovaného variantu označovaného ako V2 (zelený). Tento variant sa tiež prezentuje ako kombinácia V1+V1a+V2 tzn. kombinácia červeného variantu s hnedým subvariantom a zeleným variantom v celkovej dĺžke cca 23,259 km.

Svoj nesúhlas s týmto variantom V2 odôvodňujeme v stručnosti nasledovne:

1. Trasa znehodnotí bývanie všetkých občanov miestnych častí Malý Bysterec, Záskanie, Mokrad', Lániky, sídliska Bysterec a čiastočne aj Beňovej Lehoty. Výrazne bude poškodené aj prostredie obyvateľov obce Veličná, prípadne Oravská Poruba.
2. Celá trasa počnúc od križovatky D. Kubín sever - s premostením časti Mokrad' a trasovaním ponad časť Mokrad', Záskanie, Lániky. Malý Bysterec prechádza podľa nášho názoru veľmi členitým a nestabilným územím, nevraviac o premostení a trasovaní v oblasti rieky Oravy v časti Mokrad' a časti Veličná -- Istebné a nestabilným územím až po napojenie pri obci Komjatná.
3. Obávame sa zničenia archeologického náleziská v lokalite „Trniny“. ktorá dodnes nebola systematicky preskúmaná. Pričom lokalitu Trniny nad Dolným Kubínom môžeme pokladať zajedno z prvých slovanských výšinných, azda aj opevnených sídlisk na Orave, ku ktorému zrejme patrila i hospodárska osada, či celá skupina osád. Nálezisko pochádza až z doby laténskej a staršej doby rímskej, ktoré boli situované na južnej a juhovýchodnej strane pod Trninami/ viď. napr. Pavol Čaplovič: „Orava v praveku vo včasnej dobe dejinnej a na začiatku stredoveku“, vydavateľstvo Osveta n.p. Martin, 1987/.
4. Trasa varianty V2 negatívne zasiahne do prírodného prostredia a prirodzeného napojenia mesta Dolný Kubín na rekreačno-oddychovú zónu CHKO, oblasti Kubínska a Mokrad'ská hoľa, ktoré v súčasnosti využívajú obyvatelia a návštevníci mesta Dolný Kubín.
5. Trasa tejto varianty V2 (zelenej) je vedená napr. cez záhradkársku osadu v časti mesta „Nad Lánikmi“, pričom reálne hrozí asanácia tejto rozsiahlej osady, čo je pre početnú komunitu tejto osady celkom neprijateľná skutočnosť.
6. Výstavba zelenej varianty je podstatne drahšia, ako červenej varianty.
7. Výstavba zelenej varianty podľa posúdenia vplyvov na životné prostredie má výrazne horší vplyv na životné prostredie, ako varianta červená

Záverom vyjadrujeme presvedčenie, že náš názor ako obyvateľov mesta Dolný Kubín bude vypočutý a zohľadnený pri ďalších krokoch posudzovania s cieľom upustenia a celkového zamietnutia varianty V2 (zelená). **Súčasne žiadame, aby bola trasa vedená modrou, alebo červenou variantou** tak, ako bolo stanovené pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Taktiež, ako občania Slovenskej republiky nesúhlasíme s tým, aby štát financoval zelenú, teda výrazne drahšiu variantu výstavby.

Spolu 888 podpisov

Ing. Pavol Jurčík, člen petičného výboru, Pod Stranou 161, 034 96 Komjatná

Dňa 28. 01. 2011 nám na adresu predsedu petičného výboru p. Štefana Gallu bolo doručené záverečné zhrnutie Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1. Zo zdravotných dôvodov ma p. Gallo poveril ako člena petičného výboru zaslať stanovisko petičného výboru k danej veci. Stanovisko petičného výboru je nemenné a vychádza z výsledkov organizovanej petičnej akcie a vyjadruje názor drvivej väčšiny občanov Komjatnej. Sme proti trasovaniu rýchlostnej cesty R3 cez kataster obce Komjatná. Vaše posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie našich občanov je len vo všeobecnej rovine. My vidíme podstatne väčšie vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a tým aj kvalitu života našich občanov. Len pripomínam, že naša obec je tzv. koncová obec, bez plynofikácie a kanalizácie. Už v súčasnej dobe, hlavne v zimnom období (spaľovanie fosílnych palív) máme veľké problémy s kvalitou ovzdušia a tak isto s kvalitou a dostatkom pitnej vody, o stave miestneho potoka (stoky) ani nehovoriac. Trasovanie rýchlostnej cesty R3 cez kataster našej obce by malo obrovské negatívne následky na už tak narušené životné prostredie našej obce a jej okolia.

Ing. Rudolf Valentíny, Patizánská cesta 2944/20, 026 01 Dolný Kubín (22.2.2011)

S odvolaním sa na informácie prednesené na stretnutí občanov Dolného Kubína s predstaviteľmi Diaľničnej spoločnosti, Ministerstva dopravy, výstavby a RR SR a ďalších zainteresovaných organizácií o variantnom riešení obchvatu Dolného Kubína ako súčasti pripravovanej stavby R3 ktoré sa konalo 17.2.2011, podľa príslušných zákonov podávame k návrhu nasledovné stanovisko:

1. Prezentovaný variant „modrý tunelový“ je navrhovaný s mostným prepojením tunelových portálov v lokalite cca 50-80 metrov na Partizánskej ceste za odbočkou na ulicu Na kopanici v smere Srňacie. Os vedenia tunelov kreslená/slabomodro/je pred vyústením prvého tunela a po nájezde do druhého tunela odklonená vľavo smerom k zástavbe IBV, čo pokladáme za značné zhoršenie budúcich podmienok bývania v tejto lokalite. Naviac neúnosne to zaťažuje novostavby v bezprostrednej blízkosti.
2. Nevidíme nutnosť tohto odklonu, veď predsa bolo prezentované že je treba vybrať také riešenia ktoré najmenej zasiahnu do životného prostredia občanov. V tomto prípade je to opak, naviac odklon predĺži trasu tunelov.
3. Lokalita o ktorej hovoríme bola už dávno zaradená v rámci územia mesta Dolný Kubín ako územie určené pre obytnú a rekreačnú výstavbu a znenazdania naraz tam ide rýchlostná komunikácia, čo sa nám zdá absolútne nelogické. Svoje obydlia sme budovali za podmienok, ktoré vychádzali z platného územného rozhodnutia, čo vami projektované zámery diametrálne menia.
4. Pokiaľ by predmetná stavba R3 bola vedená týmto územím trváme na tom, aby umiestnenie tunelových portálov a premostenia potoka bolo naprojektované a realizované minimálne 200 metrov od nakreslenej slabomodrej osi tunelov smerom na Srňacie cca 500 metrov od miesta prezentovaného premostenia tunelov. Tým by sa trasa R3 dostala do prijateľnejšej vzdialenosti od súčasných obytných a rekreačných objektov. Prípadne navrhujeme vedenie tunela bez vyústenia v tejto lokalite ako jedného súvislého od vstupu pri Vyšnom Kubíne až po vyústenie pri obci Bziny.
5. Podporujeme realizáciu variantu „červená“, nakoľko výsledky hodnotenia tak, ako boli

prezentované jasne určujú víťaza riešenia.

Štefan Gallo, Komjatná 331, 034 96 Komjatná

Predseda petičného výboru vo veci R3 Hubová – Dolný Kubín

Uvádza, že ako náhle sa občania dozvedeli o plánovanej rýchlostnej ceste, boli jednoznačne proti vedeniu cez kataster obce Komjatná. Dôvody:

- možná trasa Kľačany – Dolný Kubín je 18 km. Pri menších úpravách by kopírovala existujúcu komunikáciu a obchádzala by obce
- nárast kilometrov pre autá, lebo nová trasa je o 10 km dlhšia

Ostatné dôvody uviedli v liste z 23.2.2011

Ing. Iveta Müllerová, bytom ul. Matušková 1640/14-27, 026 01 Dolný Kubín

Z predloženého materiálu všeobecného „zrozumiteľného“ záverečného zhrnutia ako uvádzate rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - diaľnica D1, ktorý ste mi zaslali dňa 2.2.2011 Vám oznamujem, že som sa dňa 17.2.2011 zúčastnila verejného prerokovania v Dolnom Kubíne. Na prerokovaní som sa dozvedela nasledovné :

Zelený variant je zrušený

Červený variant podľa prítomných zástupcov NDS, MŽP, MD VRR SR je najpriechodnejší.

Modrý variant je najdrahší, a teda absolútne nereálny.

Z vypracovanej projektovej dokumentácie vyplýva, že Národná diaľničná spoločnosť presadzuje variant červený. O tomto variante podáva skreslené informácie o čom korešponduje aj celkové finančné vyhodnotenie nákladov na výstavbu (kde v zhrnutom finančnom vyčíslení sa počíta s červeným variantom, ako s dvojprúdovou komunikáciou). Doposiaľ som sa zo správy ani z verejného zasadnutia nikde nedozvedela o finančných nákladoch so štvorprúdovým červeným variantom. O realizácii červeného variantu, ako štvorprúdovej komunikácií som sa dozvedela až na verejnom zasadnutí. Aj laikovi je jasné, že v prípade realizácie štvorprúdového variantu V1-červený sa budú finančne náklady len zvyšovať.

Tento variant navyše surovo zasahuje do architektonického členenia mesta DK, tým, že ho rozdeľuje a cesta tohto variantu sa bytostne dotýka tých obyvateľov, ktorí bývajú v obytných domoch priamo susediacich s navrhovanou trasou tzn. V1 - červeným variantom.

Mojim stanoviskom k navrhovanej činnosti je variant V3 - V3d modrý aj napriek tomu, že je finančne nákladnejší, ale zato prijateľnejší pre obyvateľov mesta Dolný Kubín šetrnejší k ich zdraviu a k životnému prostrediu.

Anna Kustrová, Janošková 59. 026 01 Dolný Kubín, (22.2.2011)

Modrý variant V3 obchádza mesto Dolný Kubín, čím sa stáva pre obyvateľov Dolného Kubína najprijateľnejším variantom z hľadiska životného prostredia. Na stretnutí občanov Dolného Kubína a NDS dňa 18. 2. 2011 v Dolnom Kubíne bolo zástupcami NDS povedané, že na tento variant môžeme čakať aj 25 rokov. Ako občania mesta Dolný Kubín novú cestu súrne nepotrebujeme, obchvat poza mesto z Ružomberka na Hornú Oravu už máme. Poľské kamióny môžu zatiaľ chodiť cez Žilinu a Čadcu, kde sa nová cesta už realizuje. Môžeme teda na modrý variant počkať.

Čo sa týka červeného variantu, neustále preferovaného NDS, tak sme naďalej jednoznačne proti nemu. Dôvody sme uviedli už v liste zo dňa 17. 2. 2010 - z ekologického, estetického, psychologického, či historického hľadiska je to pre nás neprijateľné. Okrem toho, hoci sú správy a štúdie obsiahlo spracované, na niektorých miestach si odporujú a niektoré zásadné veci sú spracované povrchné. Údaje v tabuľkách sú pomešané a porovnávajú sa v nich veci neporovnateľné. Na druhej strane tam chýbajú štúdie, ktoré by tam byť mali, pretože sa týkajú nákladov na uvedenú cestu. Na Brezovci napr. môže dôjsť výstavbou cesty k zosuvu pôdy, čo môže ohroziť celé sídlisko a spevňovanie môže výrazne predražiť stavbu, ale toto nikoho netrápi. Žiadame vás, aby ste si riadne preštudovali správy a zistíte, že je v nich viac nezrovnalostí.

Modrý variant je pre nás občanov najprijateľnejší. Pokiaľ by bol nerealizovateľný kvôli

financiám, tak sme jednoznačne za pôvodný zelený variant, ktorý bol na mestskom zastupiteľstve už dávno schválený (dokonca 2x).

Stanovisko občanov k riešeniu obchvatu R3 - mesta Dolný Kubín - časť Medzihradné, (24.2.2011)

S odvolaním na informácie prednesené na stretnutí občanov Dolného Kubína s predstaviteľmi diaľničnej spoločnosti Ministerstva dopravy a ďalších zainteresovaných organizácií o variantnom riešení obchvatu Dolného Kubína ako súčasti pripravovanej stavby R3 ktoré sa konalo 17.2.2011, podľa príslušných zákonov podávame k návrhu nasledovné stanovisko:

1. Prezentovaný variant „modrý tunelový“ je navrhovaný s mostným prepojením tunelových portálov v lokalite cca 50-80 metrov na Partizánskej ceste za odbočkou na ulicu Na kopanici smere Srňacie. Os vedenia tunelov kreslená - slabomodro, je pred vyústením prvého tunela po nájazde do druhého tunela odklonená vľavo smerom k zástavbe IBV, čo pokladáme za značné zhoršenie budúcich podmienok bývania v tejto lokalite. Navyše to neúnosne to zaťažuje novostavby v bezprostrednej blízkosti.
2. Nevidíme nutnosť tohto odklonu nakoľko bolo prezentované, že treba vybrať také riešenia, ktoré najmenej zasiahnu do životného prostredia občanov. V tomto prípade je to naopak. Navyše odklon predĺži trasu tunelu.
3. Lokalita, o ktorej píšeme, bola už dávno zaradená v rámci územia mesta Dolný Kubín ako územie určené pre obytnú a rekreačnú výstavbu. Teraz sa tu navrhuje rýchlostná komunikácia, čo je absolútne nelogické. Svoje obydlia sme kupovali a budovali za podmienok ktoré vychádzali z platného územného plánu, čo Vami projektované zámery diametrálne menia.
4. Pokiaľ by predmetná stavba R3 bola vedená týmto územím, trváme na tom, aby umiestnenie tunelových portálov a premostenia potoka bolo naprojektované a realizované minimálne 200 metrov od nakreslenej slabomodrej osy tunelov smerom na Srňacie cca 500 metrov od miesta prezentovaného premostenia tunelov. Tým by sa trasa R3 dostala do prijateľnejšej vzdialenosti od súčasných obytných a rekreačných objektov. Prípadne navrhujeme vedenie tunela bez vyústenia v tejto lokalite ako jedného súvislého odstupe pri Vyšnom Kubíne až po vyústenie pri obci Bziny.
5. Sme zásadne proti subvariante tzv. bordová, ktorá uvažuje s obchvatom poza Vyšnokubínske skalky a vracia sa cez chatovú oblasť poza ulicu Na kopanici a ulicu Hamuliaka - časť Medzihradné.

Príloha: 20 podpisov

Norbert Kustra, Janoškova 59, 026 01 Dolný Kubín + občania mesta Dolný Kubín, (21.2.2011)

Dňa 17.2.2011 som sa zúčastnil na verejnom stretnutí ohľadom rýchlostnej cesty R3, kde bola občanom nášho mesta predstavená nová hodnotiacia správa. Okrem pôvodných variantov bol predstavený nový modrý (tunelový) variant, ktorý sa javí pre občanov Dolného Kubína ako najvýhodnejší. Zároveň však sami zástupcovia NDS a ministerstiev vyslovili pochybnosti o dohľadnej realizácii tohto variantu z dôvodu nadmerne vysokej ceny. Ako druhý najvýhodnejší variant je označený červený a mestským zastupiteľstvom schválený zelený variant vyšiel v hodnotení ako najhorší.

Na základe týchto informácií som si preštudoval obe hodnotiace správy a objavil som v nich nasledovné rozpory a nepresnosti.

Investičné náklady v správe o hodnotení z novembra 2009 sú kalkulované na polovičný profil (dva pruhy), v správe z októbra 2010 na celý profil (štyri pruhy), čomu zodpovedajú aj rozdielne investičné náklady v správach.

Ďalej však nasleduje niekoľko objektívnych rozporov:

1. V bode 5. *Technická náročnosť* - zemné práce je jasný rozpor medzi údajmi z roku 2009 a

2010. Zatiaľ čo u variantu V1 zostáva v oboch správach 3 402 tis.m³ zárezov a násypov, u zeleného variantu VI+VIa+V2 sa zvyšuje tento údaj z 2 012 tis.m³ v roku 2009 na 4516 tis.m³ v roku 2010, čo je viac ako dvojnásobok. **Toto jasne ukazuje, že u červeného variantu sa naďalej počítalo s polovičným profilom, zatiaľ čo u zeleného s plným profilom. Tu dochádza k neopodstatnenej strate bodov pre zelený variant.**

2. V novej správe z roku 2010 je zelený variant o 360 m kratší, ale zato má o 605 m viac mostov, čo je celkom podstatný rozdiel, nakoľko sa trasa variantu zásadne nemenila. Naopak, červený variant má pri nezmenenej dĺžke o 200 m menej mostov, čo ho oproti zelenému opäť zvyhodňuje.
3. V bodoch 19, 20 sú v správach z roku 2009 a 2010 rozdielne údaje, ktoré by zodpovedali rozdielnym profilom; v bodoch 24, 25, 26, 27 sú všetky údaje pre obe správy zhodné. Z toho vyplýva ťažko pochopiteľný rozpor, kedy zdvojnásobenie profilu niektoré plošné údaje (v ha) ovplyvňuje, iné zase nie.

Ešte pridávam niekoľko subjektívnych rozporov a názorov na výsledné hodnotenie.

4. V bode 13. *Imisné zaťaženie* sa berie do úvahy počet budov, nie však bytov, ktorých je v absolútnej blízkosti červeného variantu niekoľko desiatok - to je pre počet zasiahnutých obyvateľov zásadný rozdiel. Takisto sa tam neberie do úvahy blízkosť centra mesta, ktoré by bolo červeným variantom výrazne ovplyvnené.
5. V bode 23 sa hodnotí *Zmena krajinného obrazu* (čo chápem), ale prekvapuje a mrzí ma, že neexistuje bod, ktorý by hodnotil „Zmenu mestského obrazu“ - tu by totiž červený variant urobil Dolný Kubín z „mesta pod Chočom“ „mesto pod mostom“.

Z vyššie uvedeného podľa nás jasne vyplýva, že hodnotiace správy EIA vypracované firmou EKOJET s.r.o. nie sú dostatočne precízne a pravdivo spracované, aby mohli byť objektívnym nástrojom pre určenie najvýhodnejšieho variantu.

Navrhujeme preto, aby Ministerstvo životného prostredia, resp. NDS, a.s., dali túto správu prešetriť, prípadne dali vypracovať hodnotiacu správu ešte jednou nezávislou organizáciou.

Červený variant zásadne odmietame a pokladáme ho za neopodstatnené preferovaný nedôveryhodnými hodnotiacimi správami.

Sme za modrý tunelový variant. Ak však tento variant nemá šancu na realizáciu kvôli cene, žiadame všetky kompetentné orgány, aby rešpektovali rozhodnutie mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne a začali s realizáciou zeleného variantu.

Prílohy:

1. *Výňatok zo správy o hodnotení z novembra 2009 od firmy EKOJET s.r.o.*
2. *Výňatok zo správy o hodnotení z októbra 2010 od firmy EKOJET s.r.o.*
3. *Podpisy občanov, 36 podpisov*

Ing. Ján Šimún, ul. M. Hamuliaka 1415/30, 026 01 Dolný Kubín, (23.2.2011)

Výber správneho projektu musí abstrahovať od partikulárnych záujmov niekoľko málo vlastníkov potencionálnych stavebných pozemkov, ktorí si „vedeli nájsť“, cestu a spôsob ku zadávateľom riešenia tohto projektu a nebrali ohľad na škodlivosť ich variantu pre tisíce postihnutých občanov. Po tejto stránke sa riešiteľovi ani predkladateľovi projektu nepodarilo prekonať staré „väzby/kontakty“ a vlastne v to málokto dúfal. Korupciou ovplyvnené pohľady na výber variantu sú už v tomto projekte tak zapracované, že ich dokážu spoznať len tí, ktorí sa vývinu tohto projektu venujú detailne od začiatku po dnes. Poukazovanie na ne by len predĺžilo už dnes nekonečne sa vlečúci príbeh. Preto sa pokúsím poukázať len na niektoré fakty, ktoré sú zmenou oproti predchádzajúcemu posudzovaniu z minulého roka.

1. V súčasnosti sa už priamo hovorí o profile štvorprúdovej cesty /kat. R 24.5/100 /

V praxi to znamená, že „najvýhodnejší“, variant V1 červený priblíži o dva cestné pruhy cestné teleso k oknám bytových domov na sídliskách Matuškova ulica a Brezovec.

Už sa predpokladá vyššia záťaž na životné prostredie ako vtedy, keď sa ešte uvažovalo, že stačí dvojprúdová cesta. Červený variant V1 je jednoducho ešte vražednejší k životu ľudí na postihnutom území.

2. Novinkou je tunelový variant V3 so subvariantom V3d

Znovu vytiahnutie tohto starého variantu malo jediný cieľ- otupiť nesúhlas občanov mesta a mestského zastupiteľstva s výstavbou červeného variantu V1.

Pri predpokladaných disponibilných prostriedkoch na celý projekt a schopnostiach „najlepších“, firiem, ktoré stavali na Slovensku diaľnice v uplynulých rokoch /viď zatopená vrtná súprava na tuneli Dubná skala na trase Žilina-Kraľovany je tunelový variant iba želanou chimérou a nikdy, hoci je k životnému prostrediu najšetrnejší, sa s jeho výstavbou vážne neuvažovalo.

3. Už sa ani nehľadá optimalizácia zeleného variantu V2

V počiatkoch prác na projekte mal k životnému prostrediu najšetrnejší zelený variant V2 úplne inú dĺžku. Z tohto variantu sa umelo urobil najdlhší - čo pri jednotkovom prepočítavaní nákladov na výstavbu má zabezpečiť jeho finančnú nevýhodnosť. Príklad:

- na severnej strane mesta bol pridaný úplne zbytočný oblúk na priloženej mape uvedené ako obchádzka kóty 812,340 m.č. Malý Bysterec
- od západného okraja mesta pôvodne prebiehal tento variant cez Gäcel' a Oravskú Porubu
- tu mal prechádzať cez pozemok člena predstavenstva NDS, a.s., ale trasa sa predĺžila až cez kataster obce Istebné a dolinu medzi Trsteníkom a obcou Žaškov.

Ak si chceme zachovať v kotline mesta Dolný Kubín životné prostredie v dnešnom stave a radikálne ho nepoškodiť a na druhej strane zohľadníme reálne finančné a technické možnosti, domnievam sa, že jediné možné riešenie je:

1/ Priznať, že na tunelový variant V3 nemáme

2./ Rešpektovať neprípustnosť červeného variantu V1 resp. kombinácie V1+V1h pre životné prostredie občanov mesta a zároveň akceptovať dvojnásobné odmietnutie tohto variantu mestským zastupiteľstvom v D. Kubíne

3/ Vybrať upravenú modifikáciu zeleného variantu V2, ktorá je uvedená v predloženom materiáli ako kombinácia V1 + V1a + V2. Jedine táto trasa rešpektuje požiadavky na udržanie existujúceho životného prostredia, nevyvolá riziko zosuvu zemných vrstiev, na ktorých stojí celé mnohotisícové sídlisko Brezovec a aj rešpektuje voľbu poslancov mestského zastupiteľstva.

Nie je ťažké túto trasu očistiť od umelo vyvolaných zmien a nájsť jej optimálne riešenie, ktoré by v prípade nezainteresovaného prístupu zhotoviteľa projektu firmy Ekojet jednoznačne vyhralo súťaž medzi predkladanými návrhmi.

Ing. Danko Sabaková , RNDr. Mária Sabaková, Marta Sabaková Medzihradská 1365/8, 026 01 Dolný Kubín, (24.2.2011)

Dňa 17. 2. 2011 sa v Dolnom Kubíne konalo verejné rokovanie, na ktorom nám predstavili tunelový variant ako najideálnejšie riešenie pre naše mesto.

S potešením sme prijali rozhodnutie, že konečne je tu čas na zohľadnenie prírody a potrieb ľudí, ktorí v tomto krásnom kúte Slovenska žijú.

Z diskusie a dotazov občanov však vyplynulo, že takéto riešenie je drahé a v nedohľadne.

Takže ostáva takmer isté, že sa bude realizovať druhý v poradí, červený variant. Ten sme už v predchádzajúcom období jednoznačne odmietli.

Veríme, že nová vláda nedopustí, aby sa realizovalo niečo, čo je pre nás neprijateľné.

Vyjadrujeme týmto **nesúhlas s červeným variantom** a veríme, že sa dočkáme správneho rozhodnutia.

Šlachtová Iveta, Šlachta Simon, Matúškova 1640/14, Dolný Kubín, 026 01, (25.2.2011)

Dňa 17.02.2011 sa v Dolnom Kubíne uskutočnila prezentácia rýchlostnej komunikácie R3 (červený varianty Národnou diaľničnou spoločnosťou. Rada by som reagovala na prezentáciu.

Zástupcovia odpovedali na mnohé položené otázky stručne, vyhýbavá, nezrozumiteľne aby obyvatel'ov Dolného Kubína zmätli a vôbec nepozerali na ľudí. Tzv. červený variant", ktorý má viesť cez obetné zóny je neprijateľný nie len podľa mňa, ale aj podľa mnohých iných obyvatel'ov z mnohých dôvodov. Znečisťuje životné prostredie, znehodnocuje byty a celé

obytné domy, v ktorých žijeme, ďalej zničí zdravie ľudí. Historickú časť mesta, hlučnosť, faunu, flóru. Je účelovo zvýhodnený oproti „zelenému variantu“.

Ministerstvo životného prostredia SR si nechalo vypracovať ďalší, aj keď podľa vyjadrenia Ministerstva dopravy nepoužiteľný variant R3 „modrý“, je jasné, že sila argumentov a odporuje účinná. Prezentácia konaná dňa 1.2.2011 nepriniesla pre obyvateľov mesta Dolný Kubín očakávaný výsledok a opäť nám vnucovali „červený variant“.

Sme jednoznačne proti „červenej trase“ a jednoznačne za „zelenú trasu“, ktorá obchádza mesto neobývanými časťami a ktorá bola aj odsúhlasená poslancami nášho mestského zastupiteľstva. Dúfam, že pri rozhodovaní zvíťazí ľudský faktor nad záujmami Národnej diaľničnej spoločnosti.

Franková Helena, Franko Peter, Matúškova 1640/14, Dolný Kubín, 026 01, (25.2.2011)

Text ako predošlé stanovisko.

Viera Oravcová, Matúšková 14, 026 01 Dolný Kubín, (20.2.2011)

Uvádza nasledovné: na verejnom prerokovaní „zainteresovaný z Bratislavy jednohlasne navrhovali červený variant“ neverí v spravodlivosť. „Podľa vyjadrenia zainteresovaných inštitúcií v Bratislave nie je potrebné brať do úvahy rozhodnutia MsÚ Dolný Kubín a ani vôľu ľudu“ trvá a žiada, aby výstavba rýchlostnej cesty R3 Dolným Kubínom bola riešená zelenou prípadne modrou trasou, aby sa vyhladila jadro starého mesta a Matúškovej ulice.

Andrej Furinda, 1527-7/19, 026 01 Dolný Kubín, (25.2.2011)

Súhlasí s návrhom viesť trasu R3 DK-D1v trase kombinácie novonavrhovaného modrého variantu V3 so subvariantom V3d (mesto DK obchádza tunelom).

Anna Ó Donaltová, Matúškova 1640/14-1, 026 01 Dolný Kubín

Vyjadruje hlboký nesúhlas s červeným variantom a je za modrý variant.

Vlastníci bytov č. 26 a č.28 – sídlisko Matúšková 1640/14, Dolný Kubín, Oľga Mužlaiová Jozef Nepšinský, Kamila Nepšinská, mail: jozefnepsinsky@gmail.com , (28.2.2011)

Desaťročia znečisťovali životné prostredie na dolnej Orave a nepriaznivo ovplyvňovali zdravotný stav jej obyvateľov závody hutníckej prvovýroby. Po zmiernení nepriaznivých dopadov či už technologickými inováciami výrobných procesov, výrazným obmedzením výroby v OFZ Istebné, OFZ Široká a ZVL Dolný Kubín a následnom „spamätaní sa“ prírody a ľudí z predchádzajúcej devastácie, ponúka Národná diaľničná spoločnosť obyvateľom Dolného Kubína, a teda aj nám – 36. majiteľom bytov v panelovom dome č.14 na sídlisku Matúškova „bonbónik“ a to červený variant cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1.

Predstavitelia NDS sa snažia presadiť svoj zámer síce kultivovanejším, ale o to rafinovanejším spôsobom, ako to robili v minulosti ich predchodcovia – súdruhovia, ktorí v spoločnosti rozhodovali takmer o všetkom. Nechali si vypracovať opakovane odborné štúdie za účelom vytipovania optimálneho variantu rýchlostnej cesty R3 (tie štúdie určite neboli lacné !), vyvolali opakované stretnutia s obyvateľmi dotknutých miest a obcí.

Pri všetkých stretnutiach s obyvateľmi však napriek odporu verejnosti obhajujú červený variant R3 a zavrhujú realizáciu modrého variantu, ktorý je podľa nich nerealizovateľný pre jeho ekonomickú náročnosť. Nezajíma ich záver odbornej štúdie, ktorá modrý variant považuje za najoptimálnejší, technicky a ekonomicky realizovateľný.

Je smutné, keď kompetentní sa naoko tvária, že im záleží na našich názoroch avšak v danej veci rozhodnú len na základe ekonomickej kalkulácie. Nezáleží im na nás, na tej skutočnosti že nadmerný hluk, nadmerná prašnosť a nečistý vzduch spôsobený automobilovou dopravou nám už teraz znepríjemňuje náš každodenný život. Nezaujíma ich, ako sa v budúcnosti ešte viac zhorší kvalita nášho života a života nasledujúcich generácií, keď doslova pár metrov od nášho domu budú po rýchlostnej ceste 24 hodín denne premávať stovky motorových vozidiel. Je smutné, ak ani v našej spoločnosti už neplatí to známe „Vox populi, vox Dei !“ Ak je to aj u nás na Slovensku už všetko len o peniazoch a nie aj o ľuďoch, tak potom „Boh ochraňuj nielen Ameriku“.

Jednoznačne sme proti červenému variantu V1, sme za modrý variant V3 so subvariantom

V3d.

Iveta Kolláriková s manželom Petrom, Matušková 1640/14-34, 026 01 Dolný Kubín

Bývame v bytovke na ulici Matušková 1640/14 na ôsmom poschodí v dvojizbovom byte. Ak by sa presadil červený variant, nevieme si predstaviť existenciu v byte, kde všetky okná bytu sú orientované na budúcu 4-prúdovú komunikáciu - 43 metrov vzdialenú od bytu vo výške ôsmeho poschodia a možno ešte bližšie v lokalite, kde sa už teraz nachádzajú ďalšie 3 cesty, z toho jedna hlavný ťah na Trstenú, ale ktorá sa nachádza ďalej ako plánovaná R3, kde už teraz sa ťažko spí a existuje pri otvorení okna pre hluk kamiónov, áut a pre ich emisie, kde na balkóne si nepočujete vlastného slova. A to sme bytovka celá s plastovými oknami, s vlastnou kotolňou, zateplená, takže sme sa len zasmiali, keď nám na prejednávani správy o hodnotení bolo povedané, že hluku sa dá zabrániť plastovými oknami.

Počas výstavby R3 a po jej dobudovaní by bol život v bytoch tejto bytovky a v tejto lokalite nemysliteľný a nerealizovateľný. Sú tu mladí ľudia, deti, ale aj ľudia v strednom a staršom veku a myslíme si, že máme nárok na dôstojný život. A to nehovoríme o tom, ako by v tejto lokalite hlboko klesli ceny bytov, lebo aj tak nám povedané, že ich predsa môžete predať. Kto by ich kúpil a za akú cenu?! Teda realizovaním červeného variantu by došlo nielen k zničeniu zdravia a životov ľudí, ale aj zdevastovania majetku ľudí! Veď predsa zelený variant aj s istými úpravami, ktoré odporučili poslanci MsZ v Dolnom Kubíne, by sa skoro vôbec nedotkol objektov, kde trvale bývajú ľudia - veď len v bytovke Matušková 1640/14 býva 107 ľudí!!!!

Žiadame, aby pri schvaľovaní trasy R3, bolo na prvom mieste zdravie a život ľudí a až potom financie, a aby bola realizovaná zelená trasa, prípadne modrá trasa.

Peter Ostrihoň, Kocmal 478/26, 026 01 Dolný Kubín (24.2.2011)

Dňa 17.2.2011 sa v Dolnom Kubíne uskutočnilo verejné prerokovanie k trasovaniu Rýchlostnej cesty R3. Napriek tomu, že informácia o predmetnom prerokovaní bola zverejnená pravdepodobne v súlade so zákonom, mnohí občania máme pocit, že miestne časti, dotknuté tzv. červeným variantom, dostali o stretnutí informácií viac. Následne sa z tých častí mesta, ktorých sa dotýka tzv. zelený variant nezúčastnil prakticky nikto. Z uvedeného dôvodu sa dňa 21.2.2011 konalo rokovanie mestského výboru Veľký Bysterec, na ktorom bola problematika prejedaná. Uznesenie a prezenčnú listinu z tohto zasadnutia Vám zasielam v prílohe, pričom považujem za významné zdôrazniť, že prítomní poslanci Mestského zastupiteľstva reprezentujú stanovisko celkom 8842 obyvateľov nášho mesta. (Zdroj: Rozdelenie volebných obvodov). Verím, že uvedené stanovisko zmení pohľad na zdanlivo jednomyselný názor občanov na trasovanie R3, ktorý bol prezentovaný na verejnom prerokovaní dňa 17.2.2011.

Prílohy: Uznesenie 01/2011

Prezenčná listina zo zasadnutia Mestského výboru zo dňa 21.2.2011

U z n e s e n i e č. 01/2011 z rokovania Mestského výboru Veľký Bysterec z 21.02.2011. **Mestský výbor Veľký Bysterec:**

A/ Nesúhlasí

a zásadne o d m i e t a zelený variant výstavby R3 v lokalite Dolného Kubína.

BI Odporúča

rešpektovať závery správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie a ďalší postup v riešení "Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - diaľnica D1" zosúladiť s výsledkami Správy o hodnotení z 10/2010 sprac. spol. EKOJET.

CI Navrhuje,

1. aby Uznesenie z dnešného zasadnutia MsV V. Bysterec podľa požiadavky z predchádzajúceho zasadnutia (z 12.01.2011 - bod 5/ Rôzne) bolo zverejnené na úradných tabuliach mesta Dolný Kubín v lokalite: Veľký Bysterec (i Fučíkova ul.), Malý Bysterec, Beňova Lehota. 2. zverejnenie textu tohto Uznesenia na webovej stránke mesta Dolný Kubín v termíne do 25.02.2011 (umiestniť na bočný banner).

PhDr. Mária Kováčová, Matúšková 1640/14, 026 01 Dolný Kubín

Protestujem proti „červenému variantu V1“, ktorý odmietlo aj mestské zastupiteľstvo, aby sa realizovalo ako rýchlostná cesta cez Dolný Kubín, lebo tento variant najviac poškodí naše mesto. Protestujem aj proti znehodnoteniu môjho bytu, ktorý sa nachádza v ohrozenej mestskej zóne a ktorého rekonštrukcia (ako aj rekonštrukcia celého 8-poschodového domu) v dobrej viere, že žijeme právnom štáte, už niekoľko rokov splácame. Protestujem proti ohrozeniu nášho životného prostredia a tým aj proti nasledovnému ohrozeniu nášho zdravia ako najvyššej hodnoty života! Prosím Vás, darujte svojim rozhodnutím nášmu mestu hodnotný život, ktorý aj Vy ochraňujete. Prosím Vás, pomôžte presadiť “modrý variant V3d“, alebo „zelený variant V2“ (ktorý schválilo mestské zastupiteľstvo). Tento varianty sú prijateľné aj pre generácie budúcnosti!

Petícia občanov

1.) Podpora modrému variantu V3 so subvariantom V3d napriek tomu, že je drahší. Súhlasíme a podporujeme viesť trasu rýchlostnej cesty R3 v úseku D. Kubín - diaľnica D1v trase kombinácie novo navrhovaného a EKOJETOM s.r.o. podporovaného, ale pre obyvateľov dotknutých obcí a mesta D. Kubín je najlepším vo všetkých smeroch.

2.) Nesúhlasíme a sme PROTI červenej variante V1.

25 podpisov.

Kontaktná osoba s verejnou správou: Jozef Greško, Tulska 2005/1 Dolný Kubín

Petícia bola vybavená listom OEP k č. 6/2011-pet.1.3 zo dňa 4.3.2011

Mgr. Alena Jelínková, Bc. Peter Jelínek, Matúškova 1640/4, 026 01 Dolný Kubín

Vo svojom liste mali výhrady proti červenému variantu a boli za červený variant, prípadne modrý variant.

Ing. Štefan Stieranka, Mierová 1961/9-7, 026 01 Dolný Kubín

Poukazoval na konanie NDS, a.s. Podporuje zelený, príp. modrý variant variant.

Na tento list MŽP SR odpovedalo listom zo dňa 14. 3. 2011.

Záznam z rokovania k postupu prípravy a výstavby R3 Dolný kubín – diaľnica D1, konaného dňa 16.3.2011 na MDV a RR SR

Záver:

Vedenie trasy rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín – diaľnica D1, by malo zohľadňovať záujmy koncepcie rozvoja dopravy Slovenska a rozvoja celého regiónu, nie len záujmy jednotlivých obcí, najmä na skutočnosť, že tento ťah je medzinárodného významu E77. Z týchto dôvodov bolo navrhnuté uskutočniť na úrovni ministerstva dopravy výstavbu a RR SR opakované stretnutie s predstaviteľmi obce Komjatná, ktoré odmietala modrý variant. Na tomto stretnutí bz bola vyjadrená ochota a snaha investora hľadať kompromisné riešenie (MŽP SR navrhlo prekrytý tunel). Taktiež sa uskutoční rokovanie na úrovni MDVRR SR aj so zástupcami Mesta Dolný Kubín, na ktorom bude opätovne prerokovaná výstavba tunelového – modrého, červeného a zeleného variantu s poukázaním, že ak sa bude realizovať modrý variant (V3), tak jeho výstavba bude posunutá najmä z dôvodov vysokých finančných nárokov do obdobia dlhodobého výhľadu.

V prípade nemožnosti nájsť výsledný variant, ktorý by mal byť dopravne, prevádzkovo a technicky výhodný a investične realizovateľný, ale v neposlednom rade taktiež prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie i z hľadiska rozvoja dotknutých obcí, bude po vydaní Záverečného stanoviska MŽP SR na rezorte dopravy, aby rozhodnutím ministra určilo ďalší postup pri pokračovaní prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín – diaľnica D1.

Zaslané pripomienky možno rozdeliť do nasledovných skupín:

- súhlasné stanoviská, ktorých pripomienky už boli akceptované pri pripomienkovaní Zámeru a v procese posudzovania už boli zapracované a hodnotené v Správe o hodnotení, resp. boli znovu v stanoviskách pripomenuté,
- súhlasné stanoviská s pripomienkami, ktorých cieľom bolo pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie, elimináciu alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie v Záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy
- nesúhlasné stanoviská, ktoré argumentovali proti realizácii navrhovanej činnosti v niektorom z variantov a sú opodstatnené a neopodstatnené, niektoré nekonkrétne, resp. netýkajúce sa predmetnej činnosti,
- stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru.

Prevažná väčšina vznesených pripomienok bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela k riešeniu opatrení na minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky cesty na životné prostredie a sú zapracované do návrhu opatrení. Možno tiež konštatovať, že občania (okrem Kláry Hornišovej, ktorá je proti výstavbe) nemajú v zásade výhrady k výstavbe rýchlostnej cesty R3 za podmienky, že sa bude realizovať vo variante V3 (modrom) resp. V3d (bledomodrom) pri vykonaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov, okrem obce Komjatná, ktorá kategoricky odmieta akýkoľvek variant, prechádzajúci cez kataster obce a nesúhlasia ani s predloženým posunom trasy modrého variantu V3 napriek tomu, že trasa rýchlostnej cesty R3 bola modrým variantom V3 maximálne odsunutá od obce Komjatná až na hranice s katastrom obce Žaškov a vedie úplne mimo ich zastavanú časť (vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby je 120 – 900 m) a nedotýka sa ani rozvojových území obce.

Občania, občianske iniciatívy a mimovládne organizácie vo svojich stanoviskách, prezentovali súhlasné stanoviská za predpokladu realizácie ich návrhov a opatrení.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval podľa ustanovení § 36, odsek 4,6 a 7 zákona č. 24/2007 Z. z. Ing. Karol Mahr, zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 36 citovaného zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., pod číslom 63/96-OPV.

Závery posudku sú premietnuté do kapitoly VI. tohto „Záverečného stanoviska“.

Odporúča realizovať rýchlostnú cestu vo variante V3 modrý, resp. jeho kombinácie so svetlomodrým subvariantom V3d v nasledovných etapách:

- *v úseku od 10,650 (MÚK Dolný Kubín – Juh) – po km 17,254 (MÚK Dolný Kubín – Sever)*
- *realizácia úseku od 0,000 km (MÚK Hubová) - po 10,650 km (MÚK Dolný Kubín - Juh) – po zabezpečení kladného vyjadrenia obce Komjatná, resp. rozhodnutia oprávneného orgánu.*

Záver:

- *odporúča sa vykonať (navrhovateľ s rezortným orgánom) samostatné prerokovanie s občanmi a predstaviteľmi obce Komjatná k dosiahnutiu kladného vyjadrenia obce*
- *v prípade, že nedôjde k dohode, bude potrebné rozhodnutie Ministra dopravy, výstavby a*

RR SR, aby určil ďalší postup pri pokračovaní prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín – diaľnica D1.

IV. KOMPLEXNÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy.

1. Vplyv na obyvateľstvo

1.1 Dotknutí obyvateľia

V etape výstavby

Bezprostredne priamo budú dotknutí obyvateľia mesta Dolný Kubín a obcí Komjatná, Jasenová, Vyšný Kubín, Bziny. Negatívne vplyvy je možné predpokladať počas výstavby, napriek tomu, že stavebné dvory a prístupové cesty sú vedené prevažne mimo intravilán dotknutých obcí, pretože budúce stavenisko (trasa) je pomerne blízko týchto obcí.

V etape prevádzky

Bezprostredne priamo budú dotknutí obyvateľia Ružomberka, ako aj obcí Párnica, Istebné, Veličná, Jasenová, Vyšný Kubín a Bziny a to pozitívne v prípade všetkých variantov, pretože súčasná doprava vedúca cez zastavané územie obcí bude prerozdelená a to presmerovaním hlavne tranzitnej dopravy na kapacitnú komunikáciu, čím sa výrazne zníži počet vozidiel pohybujúcich sa cez uvedené obce. V Dolnom Kubíne by modrým variantom bolo vyriešené celkové ovplyvnenie mesta. V prípade nerealizovania rýchlostnej cesty sa bude nepriaznivý súčasný stav v dotknutých obciach so zvyšujúcou sa intenzitou dopravy len zhoršovať. Na druhej strane sa zhorší stav v obci Komjatná, kde do vybudovania rýchlostnej cesty bol kľud. Po realizovaní rýchlostnej cesty budú ovplyvnení obyvateľia hlukom z rýchlostnej cesty, aj keď ten nebude prekračovať povolené limity. Hľadiska jednotlivých variantov najmenší negatívny vplyv bude mať variant V3 resp. V3+V3d, potom variant V1, variant V1+V1h a najhoršie je na tom variant V1+V1a+V2.

Ostatná časť obyvateľstva dotknutého regiónu bude pozitívne ovplyvnená nepriamo a to zlepšením ich dostupnosti v smere sever – juh a východ – západ kapacitnou komunikáciou. Nepriamo budú pozitívne ovplyvnení aj ďalší užívatelia novonavrhovanej, resp. rekonštruovanej cesty, ktorí nemajú trvalé, alebo prechodné bydlisko v hodnotenom území, ale sú užívateľmi, ktorým sa oproti stavu bez realizácie hodnotenej investície zrýchli prejazd územím, dôjde k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť premávky.

Počet obyvateľov ovplyvnených účinkami činnosti v dotknutých obciach.

Priamym vplyvom hodnotenej činnosti bude vystavených celkovo 26 919 osôb dotknutých sídiel, čo predstavuje až 68 % z celkového počtu obyvateľov územného obvodu Dolný Kubín, resp. v územnom obvode Ružomberok bude dotknutých 3 971 osôb, čo predstavuje 6,7 % z celkového počtu obyvateľov okresu.

1.2. Zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Riziká počas výstavby

Pre pracovníkov pracujúcich na stavbe vyplývajú riziká z charakteru a druhu práce – stavebné práce, ako aj návrhu stavby (PD), výškové práce, práca s plynovými, elektrickými zariadeniami, stavebnými a dopravnými mechanizmami. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, čím sa zvýšia množstvá hluku, prachu a emisií z dopravy. Toto však nebude mať významný vplyv na zdravotný stav obyvateľov.

Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečie úrazu pri doprave a manipulácii s

materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod. Tieto riziká je možné eliminovať len pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci.

Riziká ovplyvnenia zdravotného stavu obyvateľov sa zvyknú posudzovať cez vplyv dopravy na kvalitu ovzdušia a hlučnosť v prostredí. Tieto vplyvy sa na zdravotnom stave môžu prejavovať pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentráciám prekračujúcim hygienické limity. Predpokladá sa, že znečistené ovzdušie prispieva k nárastu ochorení najmä dýchacieho systému (astma, alergie na prach a iné látky).

Počas výstavby sa predpokladá zvýšená produkcia exhalátov znečisťujúcich ovzdušie z premávky ťažkých nákladných automobilov a prašnosti pri výstavbe rýchlostnej cesty, tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované. Zvýšené zaťaženie hlukom bude len dočasné, počas výstavby úsekov, kde budú v budúcnosti postavené protihlukové steny a na niektorých prístupových cestách.

Najvýznamnejší vplyv znečistenie ovzdušia možno očakávať v etape stavebných prác, keď bude prevádzka ťažkej automobilovej dopravy zdrojom znečistenia ovzdušia výfukovými plynmi a rozvírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti, ale tento vplyv je krátkodobý a menej významný.

Riziko počas prevádzky

Navrhovaná činnosť predstavuje ovplyvnenie obyvateľov najmä produkciou hluku. Relevantné je posudzovať vplyv hluku podľa kritéria, ktorým je Nariadenie vlády SR č. 339/2006 Z. z., ktorý ustanovuje najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejavovať pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit.

Výsledky hlukovej štúdie potvrdili, že výstavbou rýchlostnej cesty, je potrebné u všetkých variantov, vzhľadom na vzdialenosť od zástavby, s realizáciou protihlukových opatrení. Tieto opatrenia môžu byť rôzneho technického charakteru (od protihlukových stien, cez výmenu obyčajných okien za plastové, až po riešenie vedenia povrchovým presypaným tunelom). Negatívne účinky hluku na obyvateľstvo je jednoznačne potrebné eliminovať realizáciou protihlukových opatrení a tým dôjde k významnému posunu expozície obyvateľstva k nižším hladinám zvuku.

Lokalizáciou všetkých variantných riešení mimo zastavané územie obcí bude bezprostredne exhalátmi zasiahnutá minimálna časť obyvateľstva. V zastavanom území určí aktuálna emisná štúdia zaťaženosť územia podľa vybraného variantu. Ukazuje sa však, že modrý variant je z tohto pohľadu najpriateľnejší.

Na základe výsledkov exhaláčnej štúdie možno konštatovať, že zaťaženie škodlivými látkami z dopravy na novobudovanej rýchlostnej ceste a v jej okolí vo výhlade do roku 2035, nedôjde k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v jej okolí.

1.3. Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálno-ekonomické účinky posudzovanej činnosti sa prejavujú na dopravných parametroch prerozdelením dopravy po začatí užívania nového stavebného diela, ale tiež na pôvodnej časti dotknutej cestnej siete, a to dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, cestovnej rýchlosti a bezpečnosti užívateľov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako

dôsledok vyššej kvality nového stavebného diela oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu. Ekonomické efekty sa prejavia predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku cestnej siete poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb, resp. s prevádzkovaním ich vozidiel. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cesty I/59 a I/70 znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavia sa tiež na poklese cestovného času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Pozitívnym vplyvom realizácie investície je aj zvýšenie výkonnosti cestnej siete v danej lokalite a ďalej zlepšenie obslužnosti ako aj vytvorenie podmienok pre rozvoj záujmového územia a taktiež vytvorenie pracovných príležitostí v dôsledku stavebnej činnosti.

Negatívnym dôsledkom stavby je nevyhnutnosť záberov nových pozemkov, zaťaženie nových území dopravou a kolízia so zámermi iného využitia územia.

Vplyv navrhovanej činnosti na sociálne a ekonomické súvislosti je pozitívny.

1.4. Narušenie pohody a kvality života.

Pod narušením pohody a kvality života obyvateľstva rozumieme predovšetkým negatívne ovplyvnenie základných faktorov životného prostredia obyvateľov obcí (kvalita bývania, kvalita základných prvkov prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia, subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia). Je samozrejmé, že počas priamych stavebných prác na výstavbe rýchlostnej cesty sa dovtedajší zaužívaný spôsob života a kvalita životného prostredia zmenia, pričom tieto zmeny majú prevažne negatívny charakter, sú však dočasné.

Za ovplyvnenie faktorov pohody a kvality života možno považovať priame a nepriame dôsledky stavebnej činnosti spojené s výstavbou rýchlostnej cesty a realizáciou vyvolaných investícií napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu, najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov
- narušenie dlhoročne vnímanej percepcie krajiny (nové technické prvky v krajine).

Po sprevádzkovaní stavby sa však okamžite prejavia prínosy posudzovanej činnosti pre obyvateľov dotknutých obcí prerozdelením a následným znížením dopravnej intenzity na dotknutej cestnej sieti, ku ktorej dôjde v dôsledku začatia používania nového, predmetného úseku rýchlostnej cesty. Znížením dopravného zaťaženia na cestách I/59 a I/70 sa zvýši kvalita a pohoda života najmä obyvateľov v blízkosti ciest vedúcich cez intravilán a to znížením hluku, vibrácií a emisií, ako aj zvýšením bezpečnosti premávky a rizika nehodovosti. V dôsledku uvedenej pozitívnej zmeny dôjde aj k poklesu spotreby pohonných hmôt a prevádzkových nákladov užívateľov predmetného úseku rýchlostnej ceste.

Vplyvy na narušenie pohody a kvality života možno celkovo hodnotiť oproti nultému variantu kladne. Z hľadiska porovnania navrhovaných variantov je možné konštatovať, že modrý variant V3 v kombinácii so svetlomodrým subvariantom V3d je variantom najlepším pre motoristickú verejnosť, región, ako aj mesto Dolný Kubín. Negatívne bude dotknutá obec Komjatná a časť Dolného Kubína pri vyústení z tunela.

1.5. Prijateľnosť činností pre dotknuté obce

Prijateľnosť pre obce uvádza nasledovná tabuľka:

Tabuľka: Stanovisko ku správe o hodnotení

Dotknutý orgán, obec alebo verejnosť		Odporúčaný resp. neodporúčaný variat						Požiadavky a iné.
		V1,resp. V1+V1h		V1+V1a+V2		V3resp. V3+V3d		
		za	proti	za	proti	za	proti	
Obec	Mesto Ružomberok							Zachovať doterajšiu cestu spájajúcu obce Komjatnú a Švošov a jej napojenie na cestu III.triedy z Hrboltovej, Komunikácie medzi obcami Komjatná - Švošov a Švošov - Hrboltová spevniť Zachovať doterajšie napojenie lesnej cesty z katastra Hrboltová „Raveň - Komjatská dolina" na cestu Komjatná - Švošov.
		X			X		X	
	Mesto Dolný Kubín							Odporúča kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. V prípade, že nebude odporúčanie akceptované, trvá na pôvodnom uznesení MZ - zelený variant V2
							X	
	Obec Žaškov							Nezaslali stanovisko ku správe o hod
	Obec Istebné							Nezaslali stanovisko ku správe o hod
	Obec Veličná							Nezaslali stanovisko ku správe o hod
Obec Oravská Poruba	X					X		Neprijateľné V1c a V1d.
Obec Hubová		X		X		X		Obecné zastupiteľstvo obce Hubová súhlasí so správou

	Obec Švošov							Žiada riešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavebné úpravy ciest a tokov
		X		X		X		
	Obec Komjatná		X		X		X	
	Obec Jasenová							Nezaslali stanovisko ku správe o hod
	Obec Vyšný Kubín							Nesúhlasí s realizáciou so subvariantom V1h (bordový)
			X(V1h)					
	Obec Leštiny	X						
	Obec Bziny							Nezaslali stanovisko ku správe o hod
	Obec Medzibrodie nad Oravou							Požaduje prístupy na pozemky, protihlukovú stenu pre plánovanú výstavbu, most cez rieku Orava a miestnu komunikáciu v časti Brehy a jej napojenie na existujúcu cestu I/59
		X		X		X		

Tabuľka: Stanoviská z Verejného prerokovania

Verejné prerokovanie		Odporúčaný resp. neodporúčaný variat						Požiadavky a iné.
		V1,resp. V1+V1h		V1+V1a+V2		V3resp. V3+ V3d		
		za	proti	za	proti	za	proti	
V Oravskej Porube dňa 16.2.2011 o 15,00 hod.	Prijaté závery	Rokovanie prebehlo v slušnej a komunikatívnej atmosfére. Občania dotknutých obcí súhlasia s vedením trasy modrým variantom V3 , ktorý je vo väčšine trasy totožný s červeným variantom V1						
	Obec Žaškov					X		Súhlasí so záznamom z VP.
	Obec Istebné	X				X		Nemajú námietky proti červenému a modrému variantu.
	Obec Veličná							Nesúhlasí s variantom zeleným
	Obec Oravská Poruba					X		Súhlasí so záznamom z VP.

V Komjatnej dňa 16.2.2011 o 17,30 hod.	Prijaté závery	<ul style="list-style-type: none"> Rokovanie prebehlo v rušnej atmosfére. Cez dotknuté obce prechádza v prevažnej miere len modrý variant rýchlostnej cesty R3. Do diskusie sa zapojili väčšinou občania obce Komjatná, ktorí neboli celkom spokojní s výberom trasy cez ich kataster a nesúhlasia ani s predloženým posunom trasy modrého variantu V3. Požadujú trasovanie rýchlostnej cesty zeleným variantom V2 v smere na Kľačany aj napriek tomu, že na verejnom prerokovaní bol opakovane vysvetlený dôvod opustenia od tohto koridoru. (životné prostredie, veľmi úzky koridor a niekoľko tunelov). Vzhľadom k tomu, že rýchlostná cesta R3 len prechádza ich katastrom, požadujú ako kompenzáciu dostavanie cesty III/0701 medzi Žaškovom a Komjatnou dĺžky cca 2km a nové prepojenie obce Komjatná s obcou Švošov dĺžky cca 3,5 km. <p>Stanovisko navrhovateľa:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trasa rýchlostnej cesty R3 bola modrým variantom V3 maximálne odsunutá od obce Komjatná až na hranice s katastrom obce Žaškov a vedie úplne mimo ich zastavanú časť (vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby je 120 – 900m) a nedotýka sa ani rozvojových území obce. Trasa rýchlostnej cesty R3 v tomto území je umiestnená veľmi vhodne vzhľadom na morfológiu terénu, z hľadiska technicko-ekonomického, environmentálneho, ale i z hľadiska vzdialenosti križovatiek na diaľnici D1. Naopak, je to jediný a veľmi vhodný variant rýchlostnej cesty R3, spájajúci dolnú a hornú Oravu s diaľnicou D1 bez nutnosti budovania novej súbežnej cesty (ostanú zachované existujúce cesty I/70 na Kľačany a I/59 na Ružomberok). 					
	Mesto Ružomberok						Mesto Ružomberok so záznamom súhlasí bez pripomienok.
	Obec Hubová						Obec Hubová súhlasí. So záznamom.
	Obec Švošov	X		X		X	Požadujú zachovať prístupy, cesty, potoky a vysporiadanie pozemkov.
	Obec Komjatná		X		X	X	Záznam bol zaslaný všetkým terajším aj minulým poslancom OZ na pripomienkovanie. K záznamu nebola vznesená žiadna pripomienka.
V Dolnom Kubíne dňa 17.2.2011 o 15,00 hod.	Prijaté závery	<ul style="list-style-type: none"> Rokovanie prebehlo v rušnej atmosfére. Verejného prerokovania sa zúčastnili obyvatelia Dolného Kubína hlavne z miestnych častí, ktorých sa priamo dotýka červený variant V1 a s jeho trasovaním nesúhlasia. Občania Dolného Kubína súhlasia s návrhom nového modrého variantu V3, prípadne s jeho bledomodrou modifikáciou V3d. Vzhľadom k tomu, že boli prítomní občania zástupcom MDVRR SR informovaní o dlhodobom odsune realizácie tunelového variantu (o 20 – 30 rokov), prítomná verejnosť aj naďalej nesúhlasí s červeným variantom - V1 a trvá na výsledku hlasovania z mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne dňa 3.11.2009, t. z. požadujú zelený variant – V2. Navrhovateľ (NDS) konštatuje, že zelený variant V2 je síce navrhnutý podľa návrhu Územného plánu mesta, ale je to najdlhší variant s náročnými mostnými konštrukciami ponad údolie pri Malom Bystrici a cez priemyselnú zónu (Mokrad' – Kňažica) a len o málo lacnejší ako modrý tunelový variant. (Poznámka: Návrh územného plánu mesta Dolný Kubín sa spracovával v r. 2002 a riešil iba preložku cesty I/59 v smere na Kľačany). 					

Mesto Dolný Kubín						X	Mesto Dolný Kubín odporúča realizáciu kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. V prípade, že nebude nami odporúčaný modrý variant V3 so svetlomodrým subvariantom V3d akceptovaný, trváme na pôvodnom zelenom variante V2 s
Obec Jasenová		X					Poslanci OZ sú za najlacnejšiu alternatívu.
Obec Vyšný Kubín						X	Súhlasí so záznamom
Obec Leštiny		X					Navrhuje variant číslo 1 červený
Obec Bziny						X	Súhlasí s variantom modrým V3.
Obec Medzibrodie nad Oravou						X	K záznamu nemajú pripomienky.

1.6. Iné vplyvy

Iné vplyvy (pozitívne a negatívne) na obyvateľstvo neboli identifikované.

2. Vplyv na horninové prostredie nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom rýchlostnej cesty ako priamy vplyv
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä hĺbeným zárezom a úsekmi vysokých násypov môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv na horninové prostredie a reliéf.

Geologická stavba svahov od hrebeňov až po údolia v hodnotenom území je typickou štruktúrou, ktorá je základom pre vývoj svahových deformácií všetkých typov.

Navrhované trasy rýchlostnej cesty R3 sú vedené územím so zložitými inžinierskogeologickými pomermi, ktoré vyplývajú predovšetkým z výskytu svahových deformácií (prevažne zosuvov), priestorovej nerovnorodosti horninového prostredia a z prítomnosti mnohých tektonických porúch. Územie je tak husto postihnuté svahovými deformáciami, že nie je možné také smerové vedenie, aby sa im dalo vyhnúť. Mnoho úsekov variantov je vedených vysokými násypmi v odlúčených oblastiach, čo negatívne vplýva na stabilitu zosuvných území.

Z navrhovaných variantov bude mať najnegatívnejšie účinky na horninové prostredie trasa bordového subvariantu V1h a časť modrej trasy V3, kde za najrizikovejšie je možné považovať tunelové úseky, ktoré budú razené v území s výskytom väčších blokov hornín v zosuvných masách. Pre zabezpečenie stability bude nutná realizácia náročných technických opatrení (horizontálne odvodňovacie vrty, kotvené pilotové steny, atď.).

Ako menej vhodné trasovanie sa javí variant V1+V1a+V2, kde sú svahové deformácie všetkých typov. Navrhovaný subvariant V1a je vedený v údolí potoka Trsteník, ktorého celá

trasa prechádza geologicky veľmi nestabilným územím (rozsiahle zosuvy s blokmi, zemné a kamenité prúdy). Nepriaznivý vplyv v subvariante V1a sa predpokladá v miestach realizácie zárezov, ktoré budú realizované predovšetkým v akumuláciách kamenitých prúdov zasahujúcich svojimi čelami do aluviálnej nivy potoka Trsteník, čím pri realizácii zárezov môže dôjsť k narezaniu starých šmykových plôch (treba tu uvažovať so zabezpečením ich svahov kotvenými múrmi založenými na mikropilótach). Telesá kamenitých prúdov sú silne zvodnené, a preto bude potrebné odvodnením pomocou horizontálnych odvodňovacích vrtov. Ďalšou typickou štruktúrou, na ktorú je viazaný pomerne značný počet zosuvov, najmä frontálnych, sú časti svahov pozdĺž rieky Orava a jej prítokov, kde sú bočnou eróziou toku zachytávané fluviálne, glacifluviálne kvarténe sedimenty uložené na mäkkom flyšovom, flyšoidnom podklade.

Vhodnejším riešením navrhovanej rýchlostnej cesty v záujmovom území je variant V1, resp. variantu V3, pričom podľa inžinierskogeologickej štúdie je z hľadiska zásahu do horninového prostredia, geomorfologie terénu a následných opatrení najvhodnejším riešením realizácia variantu V3 (resp. V3+V3d). Je to dané predovšetkým dĺžkou úsekov jednotlivých variantov, ktoré prechádzajú cez zosuvné (nestabilné) územia.

Negatívne účinky je možné eliminovať okrem sanačných opatrení aj výškovým vedením, a teda znížením výšky násypov, prípadne nahradením násypov mostnými objektmi. V zárezových úsekoch sú navrhované technické opatrenia zárubne múry, pri prekonávaní terénnych depresí a dopravných línií sú navrhované mostné objekty. Realizácia ľubovoľného variantu R3 bude veľmi náročná, a preto je nutné urobiť podrobný a kvalitný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum.

Stavba je navrhnutá tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky.

Vplyvy na nerastné suroviny

Trasa navrhovanej činnosti ani v jednom z variantoch nezasahuje do žiadnych výhradných ložísk nerastných surovín alebo dobývacích priestorov. Výstavbou navrhovanej činnosti bude dochádzať k otváraniu nových ložísk v hodnotenom území a jeho okolí, ale v prvom rade sa budú využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa.

3. Vplyv na klimatické pomery

Realizácia stavby nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazná. Zmeny mikroklímy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav a pod.) budú skôr vplývať na samotné dielo, resp. činnosti spojené s jeho prevádzkou.

4. Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby

V etape výstavby sa predpokladajú dočasné, krátkodobé zvýšenie znečisťovania ovzdušia imisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín. Zloženie vozového a mechanizačného parku dodávateľa v tomto štádiu nie je známe. Okrem toho určujúci vplyv na negatívne dopady výstavby rýchlostnej cesty bude mať organizácia prác a zvolený postup výstavby, ktorým možno značne eliminovať nepriaznivé dopady stavebných prác. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky

Kvalita ovzdušia počas prevádzky komunikácie bude podobne, ako doteraz, ovplyvňovaná exhalátmi a prašnosťou z automobilovej dopravy, ako aj znečisťujúcimi tuhými látkami pri zimných posypoch. Podľa výpočtov príspevkov k znečisteniu ovzdušia s uvažovanými exhalátmi vznikajúcimi z predpokladaného dopravného zaťaženia vzhľadom na príslušný

limit je minimálny. Hodnoty sa budú pohybovať pod hodnotami príslušných imisných limitov koncentrácií škodlivých látok.

Emisná štúdia potvrdila dodržanie platných imisných limitov na území SR pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

5.Vplyvy na vodné pomery

Kontaminácia vôd stekajúcich z povrchu vozovky je spôsobená obsahom celého radu znečisťujúcich látok, pričom odpadové vody môžu mať negatívny vplyv na kvalitu najmä podzemných vôd. Intenzita vplyvu je závislá od koncentrácie znečisťujúcich látok, klimatických a hydrogeologických pomerov.

Povrchové vody

Cez hodnotené územie navrhovanej činnosti neprechádza žiadny vodárenský tok, podľa vyhlášky č.525/2002. Vodné toky Váh, Orava, Jasenovský potok a Lehotský potok sú zaradené do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov.

Pri realizácii úprav (preložiek) vodných tokov odporúčame prijať také technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov (spevnenie koryta s dostatočným premostením preloženého úseku proti zosuvu pri prejazdoch stavebných mechanizmov, zabezpečenie ich dobrého technického stavu proti úniku ropných látok, vyložiť dno koryta potočnými valúnmi do priepustného lôžka), aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území (znefunkčnenie toku), nebola ohrozená akosť povrchových vôd, neboli zmenené hydraulické podmienky v koryte toku.

Je potrebné riešiť osadenie stĺpov mostov mimo toku rieky, nie do koryta.

Opadkové vody z povrchového odtoku z telesa novej cesty budú odvádzané cestnou kanalizáciou do najbližších vodných tokov cez odlučovače ropných látok, resp. vsakováním do terénu podľa legislatívnych predpisov (zákon NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších zmien a doplnkov) a požiadaviek správcov tokov v hodnotenom území. Komunikácie v tunelových rúrach budú odvodnené štrbinovými žľabmi, zvedenými kanalizáciou do nádrže kontaminovaných vôd, umiestnenej v manipulačnej ploche pred portálmi tunelov. Týmto systémom odvodnenia budú zvedené znečistené vody z umývania tunelov, prípadne nepredvídané úniky kvapalín pri havárii vozidiel a znečistené vody pri požiarom zásahu v tuneloch. Nádrž kontaminovaných vôd bude bezodtoková. Nepredpokladáme výrazné zhoršenie kvalitatívnych a kvantitatívnych ukazovateľov dotknutých povrchových tokov.

Podzemné vody

Zraniteľnosť podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvej vrstvy, hydrogeologických vlastností a pozície zavodneného kolektoru, ako aj od hĺbky hladiny podzemnej vody. Ohrozenosť a zraniteľnosť podzemnej vody je obdobne, ako u povrchovej vody, viazaná prevažne na úseky križovania, resp. priblíženia komunikácie k povrchovým tokom a na oblasti prípadných hlbokých zárezov a pri tuneloch.

Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami a havarijnými únikmi. Preto navrhujeme pri vedení trasy navrhovanej činnosti v blízkosti vodných tokov (rieka Orava, potok Komjatná, Jasenovský potok) používať pri zimnej údržbe komunikácie inertné posypy.

„Hydrologické posúdenie a vyhodnotiť vplyvy navrhovanej činnosti na režim podzemných a povrchových vôd" (RNDr. P. Malík, CSc, 2009) preukázalo, že zásah rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 vo všetkých variantoch, či už počas jej výstavby, alebo v čase jej prevádzky, do infiltračných pomerov zrážkových i povrchových vôd môžeme považovať za minimálny. Povrchové vody väčšiny tokov sa vyznačujú značnou vodnosťou a v prípade dobrého manažmentu počas výstavby a odvádzania splachových vôd z cesty je stupeň ich ohrozenia výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty relatívne nízky. Potenciálna trasa tunela (tunelov) Ostrá / Tupá skala v rámci subvariantu V1h (prípadne v rámci nového

variantu V3) vedie cez málo priepustné horniny porubského súvrstvia, s obmedzenými množstvami obiehajúcich podzemných vôd. Bežný rozsah ťažby zemín a štrkov kvantitatívne neohrozí zdroje podzemných ani povrchových vôd. V danom území je možné hĺbiť i inžinierskogeologické vrty do hĺbky 40 m bez rizika ohrozenia týchto zdrojov, ako i odber podzemných vôd vo väčších množstvách (jednotky litrov za sekundu) pre prípadné technologické využitie počas výstavby i počas prevádzky cestnej komunikácie.

Na základe uvedeného sa dá predpokladať, že dôjde k minimálnej zmene režimu a kvality podzemných vôd v okolí riešeného územia.

Vplyvy na pramene, studne a hydrogeologické vrty

V trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva. Taktiež sa v riešenom území navrhovanej činnosti nenachádzajú registrované vodohospodárske pramene ani žiadny zdroj geotermálnej vody. Vplyv navrhovanej investície na uvedené prírodné prvky nie je negatívny.

Vplyvy na minerálne pramene

V riešenom území navrhovanej činnosti sa nenachádzajú zdroje minerálnych a termálnych vôd. Vplyv výstavby a prevádzky navrhovanej preložky cesty bude minimálny až nulový.

Vplyvy na PHO

V riešenom území ani v jeho bezprostrednom okolí sa nenachádzajú lokality PHO.

Vplyv navrhovanej činnosti na tieto územia je nulový.

6. Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu počas výstavby

Priaznivé vplyvy stavby komunikácie na pôdu nepredpokladáme.

Základným negatívnym vplyvom na pôdu je jej záber samotným telesom, vetiev križovatiek a dočasne zábermi, depóniami materiálov a stavebnými dvormi. Negatívny účinok môže nastať v etape výstavby na pôdach v dočasnom zábere.

Trvalé a dočasné plochy záberu pôdy boli vypočítané orientačne v technickej štúdii na základe predpokladaného tvaru zemného telesa navrhovaných variantov a sú uvedené v nasledovnej tabuľke.

Variant	Záber celkom (ha)	Lesná pôda (ha)	Poľnohospodárska pôda spolu v (ha)	Ostatná plocha (ha)
variant V1	100,9541	8,1342	72,6308	20,1891
Variant V1+V1h	110,1443	12,0444	82,6200	15,4799
Variant V1+V1a+V2	122,2628	14,3077	75,9792	31,9759
variantu V3	59,5323	4,7966	42,8301	11,9056

Hlavný priamy nepriaznivý vplyv počas výstavby je dočasný a trvalý záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené na skládkach. Tieto budú v ďalších fázach výstavby využívané k rekultiváciám zárezov, násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy.

Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) u mechanizmov stavebných strojov. Môže tiež dochádzať k erózii v trase telesa komunikácie a najmä v terénnych zárezoch.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky

V etape prevádzky môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok) v doprovodnom pruhu komunikácie, čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Takéto znečistenie má vratný charakter a jeho následky je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou.

Vplyvy na kvalitu pôdy

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti výstavby, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Stavebnými zásahmi počas výstavby cestnej komunikácie je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí telesa rýchlostnej cesty a v miestach rekultivovaných po dočasnom zábere pôdy. Zmeny kvality sa prejavujú v závislosti na realizovanej rekonštrukcii a rekultivácii.

Inou zmenou kvality pôdneho fondu je možná kontaminácia pôd počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie. Počas výstavby sú najviac ohrozené lokality kumulácie stavebných prác - okolie väčších stavebných objektov, stavebné dvory, odstavné plochy strojov a zariadení. Kontaminácia pôd počas prevádzky cestnej komunikácie závisí od viacerých faktorov:

- samotná produkcia látok kontaminujúcich pôdu (výfukové plyny, prostriedky zimnej údržby),
- vzdialenosť od okraja vozovky,
- pufrovacia schopnosť pôdy (odolnosť pôdy voči antropogénne podmienenému zakysľovaniu).

Na základe doterajších výskumov a meraní možno charakterizovať vplyv cestnej a diaľničnej dopravy na okolie nasledovne:

- asi 70 až 90 % emitovaného množstva kovov z dopravy sedimentuje v tesnej blízkosti komunikácie vo vzdialenosti od 3 do 30 m,
- znečistenie sa viaže prevažne na povrchovú vrstvu cca 25 cm.

Na základe pozorovaní vplyvu výfukových plynov na vegetáciu je možné za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd považovať zónu do vzdialenosti cca 30 m od cestnej komunikácie. Možná kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je, vzhľadom k ich fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminovateľnosti je priepustnosť pôd a substrátu. Osobitným prípadom potenciálnej kontaminácie pôd sú havárie vozidiel, spojené s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

7. Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Líniové stavby predstavujú pre zachovanie biodiverzity značné riziko. Ohroziť ju môžu priamo (vymiznutím druhov v zničených alebo degradovaných biotopoch) a nepriamo (napr. strata potravinových zdrojov pre niektoré druhy, ich izolácia a nemožnosť prekonať vzdialenosť medzi prírodnými biotopmi). Ak sú biotopy a populácie v nich žijúce fragmentované do malých skupín a prepojenie medzi nimi je narušené, môže byť ich dlhodobá existencia narušená. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k príbuzenskému kríženiu. Tento vplyv sa však týka najmä líniových prvkov ako sú diaľnice a rýchlostné cesty, ktoré v území vytvárajú ťažko prekonateľnú prekážku. V poslednom období má významný vplyv na zver aj hluk, ktorý je potrebné taktiež definovať ako nepriaznivý.

Pri hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné brať do úvahy predpokladané vplyvy priame, nepriame, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, dočasné, dlhodobé a trvalé a vplyvy vyvolané počas výstavby navrhovanej činnosti a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Vplyvy navrhovaných variantov na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne (zánik biotopu výstavbou komunikácie)
- sekundárne (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, znečistenie okolia posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.)

- terciárne (prenikanie nových, často inváznych druhov do okolia, výstavba rýchlostnej cesty prinesie do územia aj rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie atď.)

Pri posudzovanom úseku rýchlostnej cesty sa bude jednať najmä o nasledovné vplyvy, ktoré sa prejavujú už počas prípravných prác, vlastnej výstavby a následne tiež počas prevádzky:

- priame poškodenie a zničenie biotopov,
- výrub drevín,
- usmrcovanie živočíchov,
- vytvorenie bariéry v migračných koridorochoch,
- fragmentácia (rozdobovanie) biotopov,
- hlukové, svetelné zaťaženie živočíchov,
- znečisťovanie ovzdušia.

Vplyv na vegetáciu

Počas výstavby je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená.

V súvislosti s hodnotenou stavbou dôjde k výrubu drevín (stromy, krovitý porast) nachádzajúcich sa v trase navrhovanej R3.

Brehové porasty

Jedná sa prevažne o sprievodnú nelesnú drevinovú vegetáciu brehové porasty tokov:

- Variant V1 (červený): rieka Váh, potok Komjatná, Lúčny potok, Jasenovský potok, potok Murín, potok Bziny, rieka Orava.
- Variant V1+V1h (červený+bordový): rieka Váh, potok Komjatná, Lúčny potok, Jasenovský potok, potok Murín, potok Medzihradník, potok Bziny, rieka Orava.
- Variant V1+V1a+V2 (červený+hnedý+zelený): rieka Váh, rieka Orava, potok Trsteník, Lehotský potok, potok Bziny.
- Variant V3, resp. V3+V3d (modrý+svetlomodrý): rieka Váh, potok Komjatná, Jasenovský potok, potok Medzihradník, rieka Orava.

Vegetácia pozdĺž tokov a potokov - typickými predstaviteľmi sú nasledovné druhy: jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), jelša sivá (*Alnus incana*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), vŕba biela (*Salix alba*), vŕba rakytová (*Salix caprea*), baza čierna (*Sambucus nigra*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), čremcha obyčajná (*Padus avium*), vŕba krehká (*Salix fragilis*), topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ biely (*Populus alba*), dub letný (*Quercus robur*).

Presný počet stromov a krov určených na výrub a ich spoločenská hodnota budú stanovené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DUR, DSP).

Nelesná drevinová vegetácia

Členená na skupinovú a líniovú NDV dotvára charakter prírodno-kultúrnej krajiny. Skupinová NDV má pomerne veľké zastúpenie, aj keď v rámci prírodno-kultúrnej krajiny na lúčnych plochách tvorí najmä v pôvodných katastroch výraznejšie enklávy. Obsahuje najmä stromové poschodie v prepojení s krovitým, okraje väčšiny týchto plôch sú ruderalizované. V závislosti od druhového zloženia ide prevažne o spoločenstvá s vysokou biodiverzitou.

Lesné porasty

Záber dotknutých lesných porastov predstavuje vid'. Vplyvy na pôdu.

K negatívnym vplyvom stavby a prevádzky komunikácie na les patrí záber lesnej pôdy pri stavbe a následná ekonomická ujma spôsobená stratou produkcie drevnej hmoty. Ďalšie nepriaznivé vplyvy výrubu lesného pruhu na hodnotenom území súvisia s nepriaznivými účinkami atmosférických činiteľov na pôdu na prieseku a v jej okolí a na vzniknuté porastové okraje. Dlhotrvajúci účinok atmosférických činiteľov na lesnú pôdu, po odstránení lesného pruhu, spôsobuje zhoršenie fyzikálnych a chemických vlastností lesnej pôdy. Na svahoch pôda rýchlo presychá. Počas dažďa, alebo pri topení snehu voda odplavuje povrchové vrstvy pôdy hlavne ak nemajú vegetačný kryt a dôsledkom rýchlo stúpajúcej erózie sa pôda devastuje. Pri zvlášť nepriaznivých podmienkach na strmších svahoch, dochádza k silnej

erozívnej činnosti, k pohybom pôdy, pričom je často ohrozená technická bezpečnosť technických zariadení na úpätí svahu, preto je nutné pri výstavbe čo najskôr vykonať zatrávnenie a vegetačné úpravy

Biotopy európskeho a národného významu

Priamym vplyvom realizácie hodnotenej činnosti bude najmä zásah do biotopov európskeho a národného významu v riešenom území. V súvislosti s navrhovanou činnosťou dôjde v jej trase k odstráneniu vegetačného krytu, ako aj zmeny pôdneho horizontu (výrub lesných porastov, brehových porastov okolo rieky Orava, krovitých porastov v povodí miestnych potokov, rozptýlenej nelesnej vegetácie a pod.).

- Na začiatku úseku trasy navrhovanej činnosti, ktorá je spoločná pre všetky jednotlivé varianty budú dotknuté prevažne lesné biotopy Ls5.1 (Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy - 9130) a Ls5.4 (Vápnomilné bukové lesy - 9150).
- V prípade realizácie variantu V1 budú prevažne dotknuté biotopy Lk1 (Nížinné a podhorské kosné lúky - 6510), ktoré sa striedajú s pasienkovými spoločenstvami Lk3 (Mezofilné pasienky a spásané lúky).
- V prípade realizácie variantu (V1+V1h), budú dotknuté totožné biotopy národného a európskeho významu nakoľko ide takmer o súbežnú trasu, avšak odklonom poza Ostrú a Tupú skalú v prípade subvariantu V1h dôjde k väčším záberom biotopu Ls5.1.
- V prípade realizácie variantu (V1+V1a+V2), z hľadiska záberu biotopov európskeho a národného významu je kombinácia červeného variantu s hnedým subvariantom a zeleným variantom je najnepriaznivejším variantom, čo je podmienené jeho celkovou dĺžkou a trasovaním. V prípade realizácie tejto kombinácie variantov bude dotknutý aj prioritný biotop európskeho významu Ls1.3 (Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy - 91EO).
- V prípade trasovania variantu V3 budú dotknuté prevažne lesné biotopy Ls5.1 (Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy - 9130) a Ls5.4 (Vápnomilné bukové lesy - 9150). Navrhovanou činnosťou, lokalizáciou križovatky Dolný Kubín - Sever, bude v koncovom úseku okrajovo (spoločný pre všetky jednotlivé varianty) dotknutý aj prioritný biotop Ls4 (Lipovo-javorové sutinové lesy - 9180). Tento biotop je už v súčasnosti antropicky ovplyvnený existujúcou cestou I/59.

Z pohľadu vplyvu stavby na existujúcu vegetáciu navrhujeme, aby sa v čo najväčšej miere vyhýbalo lokalitám s výskytom cenných biotopov európskeho a národného významu. Realizáciou variantu V3 dôjde k najmenším zásahom do biotopov európskeho a národného významu. Trasa variantu V3, resp. jeho kombinácia so subvariantom V3d, minimalizuje kontakt s lokalitami s výskytom cenných biotopov európskeho významu (súvislé lesné komplexy, brehové porasty rieky Orava) a je z pohľadu záberu biotopov najoptimálnejšia.

Vplyvom toxických emisií z dopravy môže dôjsť k zmene povrchových vrstiev pôd do vzdialenosti 1 - 2 m od okraja vozovky (častejšie zakysľovanie), čo sa prejaví redukciou druhov rastlín, ktoré sú viazané na zásadité pôdy a k zjednodušovaniu druhovej skladby rastlín (budú prežívať len odolné druhy, so širšou ekologickou Valenciou k toxicite pôdneho prostredia). Sekundárne je potrebné počítať aj s rozširovaním synantropných rastlinných druhov do prirodzenej vegetácie, a tým vytláčanie pôvodných druhov.

Pri zemných prácach a na inak obnažených pôdach vplyvom realizácie stavby je potrebné eliminovať výskyt invázných druhov rastlín, napr. krídlatka japonská (*Fallopia japonica*, syn. *Reynoutria japonica*), zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*), turanec kanadský (*Conyza canadensis*) a ďalšie.

Pre eliminovanie negatívnych vplyvov a po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a začlenené do okolia vegetačnými a sadovníckymi úpravami. Pri sadovníckych úpravách budú použité nenáročné druhy drevín a krovitých skupín. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach a ktoré čo v najkratšom čase a minimálnej údržbe dokážu vytvoriť dostatočnú masu zelene v bezprostrednom okolí hodnotenej činnosti.

Vplyvy na živočíšstvo

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Počas výstavby sú narušené migračné koridory, pretože ešte neupravené zárezy a násypy sťažujú pohyb živočíchov v teréne. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia alebo znehodnotenie biotopu ako prostredia pre život a rozmnožovanie živočíchov.

Trasa navrhovanej činnosti bude pretínať migračné koridory hydrické Orava a Váh a miestne potoky. Narušením migračných koridorov dôjde k obmedzeniu migračných možností niektorých druhov (predovšetkým málo pohyblivých živočíchov - obojživelníky). Vplyv môže mať narušenie migračných terestrických koridorov pre väčšie druhy cicavcov ako: jelenia, srnčia zver, diviaky a ďalšie.

Pre eliminovanie nepriaznivých vplyvov bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov, v hodnotenom území ide najmä o koridory pozdĺž vodných tokov, ktoré bude potrebné prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením.

Existujúce cesty I/59 a I/70 a železničná trať tvoria líniovú bariéru v migrácii fauny, na ktorú je zver (najmä vysoká, srnčia a diviacia zver) hodnoteného územia a jeho okolia zvyknutá. V miestach migrácie zveri bude potrebné v koridore navrhovanej činnosti prijať účinné technické opatrenia (podchody, oplotenie využitie navrhovaných estakád, navádzacia zeleň a pod.) pre zabezpečenie ich prechodu za potravou, k napájadlám a zabráneniu nehodovosti na vozovke (napr. v miestach terestrických biokoridorov, v miestach poľnohospodársky využívaných plôch v kontakte s lesnými porastmi, v povodí rieky Orava a jej prítokov a pod.). Migrácie za potravou sa vo vegetačnom období uskutočňujú denne najmä vo večerných hodinách.

Realizovaním navrhovaných technických opatrení nepredpokladáme v hodnotenom území a jeho okolí narušenie, resp. obmedzenie migrácie živočíchov vo väčšej miere ako doteraz. Existujúce migračné koridory živočíchov budú aj po realizácii navrhovanej činnosti naďalej funkčné.

Na základe uvedených skutočností hodnotíme navrhovanú činnosť v modrom variante V3, resp., v jeho subvariante V3d za menej rizikovú, nakoľko trasa bude vedená prevažne cez násypy s premostením a cez sústavu dvoch tunelov bez narušenia migračných ciest. Výstavba navrhovanej činnosti nespôsobí deštrukciu chránených druhov živočíchov viažúcich sa na biologicky cenné lokality v okolí navrhovanej činnosti.

Vplyvy na biodiverzitu

Na biodiverzitu krajinného celku a štruktúru krajiny má najväčší vplyv dlhodobá hospodárska a antropogénna činnosť. Hodnoteného územia bolo pod vplyvom osídlenia zmenené a pôvodné ekosystémy, okrem chránených území prírody a krajiny a čiastočne okolia toku Oravy sa zachovali prevažne len v ostrovoch a enklávach v urbanizovanej a hospodársky využívannej krajine.

Priame vplyvy na biodiverzitu sa budú prejavovať:

- pri trasovaní rýchlostnej cesty vo variante V2 (zelený) pozdĺž toku Oravy, kde s likvidáciou a čistením brehových porastov toku sa negatívny vplyv prejaví aj na faune hodnoteného územia. Najvýraznejším negatívnym vplyvom v prípade variantu V2 bude zásah do chráneného areálu rieky Orava, ktorá je zároveň územím európskeho významu, ramsarskou lokalitou a biokoridorom nadregionálneho významu. Predmetom ochrany tu sú komplexy zachovalých riečnych ekosystémov s funkciou biokoridoru nadregionálneho významu s bohatým druhovým zastúpením fauny a flóry a biotopov mnohých chránených, vzácnych a ohrozených druhov organizmov. Nevyhnutné regulácie vodného toku pri budovaní mostných objektov budú predstavovať závažný negatívny vplyv. Stavebné práce v koryte rieky Orava, pri ktorých dôjde k zásahu do jeho dna spôsobia úhyn bentickej fauny, čo sa sekundárne negatívne prejaví aj na vyšších druhoch živočíchov.

- pri narušení stability lesných ekosystémov pri prechode lesným komplexom vo variante V1 (červený), resp. V3 (modrý) od začiatku trasy po obec Komjatnú, v subvariante V1a v údolí potoka Trsteník a v subvariante V1h v km 4,5 - 6,0. V prípade variantu V1 a V3 môžeme predpokladať, že najvýraznejším negatívnym vplyvom bude zásah do údolia potoka Komjatná, kde trasa rýchlostnej komunikácie pretína biokoridor provinciálneho významu Malá Fatra - Veľká Fatra - Chočské vrchy - Tatry. V tomto úseku je nevyhnutné rešpektovať migračné trasy veľkých cicavcov (medveď, jeleň, rys, diviak), technické riešenie musí umožňovať bezkolízny prechod živočíchov (mostné objekty v kombinácii s biologickými úpravami okolia stavby).
- pri vytvorení migračnej bariéry rýchlostnej cesty R3 v trasách migračných koridorov. Nepriame vplyvy sa predpokladajú v nepriaznivom účinku hluku na faunu a otrasov počas výstavby a prevádzky.

Na základe uvedených skutočností a z pohľadu vplyvov na biodiverzitu je výhodnejším riešením realizácia tunelového modrého variantu V3, resp. V3d, ktorý nebude mať taký nepriaznivý dosah na zložky životného prostredia ako pri variante V1, resp. V1+V1h a kombinácii variantov V1+V1a+V2. Variant V3, príp. V3+V3d minimalizuje likvidáciu brehových porastov a lesných komplexov cenných predovšetkým ako hniezdne biotopy pre avifaunu.

8. Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz

Vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny

Vplyvy v etape výstavby

V etape výstavby možno medzi najvýznamnejšie negatívne vplyvy zaradiť vznik stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na stavenisko.

Vplyvy v etape prevádzky

Navrhovaná činnosť svojim technickým a funkčným prevedením nebude výrazne meniť súčasnú štruktúru a využívanie krajiny. K určitým dopadom, ktoré budú eliminované v maximálnej miere po ukončení výstavby sadovníckymi úpravami, bude dochádzať pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia a sčasti pri prechode koridoru rýchlostnej cesty cez zastavané územia mesta Dolný Kubín. Mesto Dolný Kubín má spracovanú platnú územnoplánovacia dokumentáciu, v ktorej je navrhovaný variant V2 (zelený), trasovaný v súlade a variant V1 (červený) v čiastočnom súlade s ÚPD, pričom pôvodná trasa variantu V1 bola navrhnutá v koridore cesty I/59 vedenej v súčasnosti obchvatom mesta. V rámci návrhu ÚPN mesta Dolný Kubín - zmeny a doplnky č. 2, je trasa červeného variantu V1 premietnutá a zakreslená do ÚPD mesta ponad sídlisko Brezovec cez záhradkársku osadu. Nový návrh modrého variantu V3 nie je v rozpore s územným plánom mesta Dolný Kubín a dotknutých obcí v trase rýchlostnej cesty R3, nakoľko zohľadňuje vybudované, rozostavané, aj plánované kapacity dopravnej a technickej infraštruktúry v hodnotenom území.

Variant V1 - (červený)

Trasa červeného variantu je v 0,0 km - 4,3 km trasovaná úsekom spoločným pre všetky jednotlivé varianty, kde prechádza lesným komplexom v údolí potoka Komjatná. Ďalej je trasa vedená západne od existujúcej cesty I/59 a prechádza cez lúky a pasienky a ostrovčeky lesných porastov až po križovatku Dolný Kubín - Juh. Realizácia červeného variantu po túto križovatku, tzn. 1. etapy červeného variantu nebude výrazne meniť štruktúru a využívanie krajiny, nakoľko dotknuté pozemky budú môcť byť aj naďalej využívané. Trasa od 11,7 km až po 12,3 km je vedená cez zastavanú časť mesta Dolný Kubín, kde realizácia navrhovanej činnosti v tomto úseku vyvoláva pocit stiesnenosti. V ďalšom úseku až po 14,5 km prechádza trasa východne a severne od sídliska Brezovec, pričom v tomto úseku je podľa platného územného plánu mesta navrhovaná plocha určená pre malopodlažnú a vysokopodlažnú bytovú zástavbu. Od km 14,5 bude trasa vedená cez maloplošné oráčiny v súbehu s riekou Orava až po križovatku Dolný Kubín - Sever. Stavba nebude zásadným spôsobom meniť ráz krajiny v koncovom úseku. Za pozitívum červeného variantu môžeme považovať, že nie je

potrebné budovať súbežnú cestu. Vplyv navrhovanej rýchlostnej cesty v dotyku so sídliskom Brezovec je zmiernený navrhovaným zeleným pásom o šírke 15 m na strane k sídlisku, čím bude zmiernený vizuálny kontakt s navrhovanou činnosťou.

V trase uvedeného variantu dôjde aj k asanácii 1 skladu nábytku, 2 rodinných domov a k časti záhradkárskej osady, ide o negatívny vplyv na štruktúru a využívanie krajiny.

Variant V1+V1h - (červený + bordový)

V úseku 0,0 km - 10,0 km a od 13,5 km až koniec trasovania 17,22 km je vplyv kombinácie variantu V1 s subvariantom V1h na krajinu a jej využívanie obdobný ako samotný červený variant, keďže jeho trasu kopíruje v predmetnom úseku v plnej miere. Subvariant V1h je vedený údolím popod Ostrú a Tupú skalú, cez maloplošné oráčiny s pokračovaním cez navrhovaný tunel „Dolný Kubín“ cez lesný komplex v pokračovaní ponad miestnu časť Medzihradné do polohy trasy červeného variantu. Tento variant narušuje štruktúru a využívanie krajiny obce Vyšný Kubín, ide o negatívny vplyv.

Variant V1+V1a+V2 - (červený + hnedý + zelený)

Trasa kombinácie variantu V1 so subvariantom V1a a variantom V2 je vedená naprieč územím dolnej Oravy medzi existujúcimi cestami I/59 a I/70 a prechádza cez rozsiahlejšie lesné komplexy, lúky a pasienky a maloplošné oráčiny (v úseku od 0,0 km až po križovatku Veličná). Od križovatky Veličná je ďalej trasa vedená oblúkom ponad obytné zóny mesta cez miestne časti Malý a Veľký Bysterec, Záskanie a Mokrad'. Jeho realizácia taktiež vyvoláva pocit stiesnenosti, ide o ďalší dopravný koridor vedený poza rodinné zástavby na k.ú. Malý Bysterec a je taktiež nevýhodným riešením z hľadiska územného rozvoja mesta (rodinná a rekreačná zástavba).

V trase uvedeného variantu dôjde taktiež ku kontaktu zo záhradkárskou osadou a k rozsiahlej asanácii objektov v priemyselnej zóne mesta Dolný Kubín, ide o negatívny vplyv na štruktúru a využívanie krajiny. Vplyv môžeme charakterizovať ako porovnateľný s variantom V1.

Variant V3 - (modrý)

Vychádza predovšetkým z pôvodného variantu V1, ktorý sa zachováva v úzkom údolí medzi Švošovom a Komjatnou (km 0,0 - 3,0) a tiež v pasáži okolo Jaseňovej až po križovatku Dolný Kubín - juh (km 7,5 - 10,5). Tento variant narušuje štruktúru a využívanie krajiny v minimálnej miere, nakoľko koridor trasy modrého variantu bol cez Chočskú vrchovinu pri obci Komjatná posunutý výrazne západným smerom až na hranicu s katastrálnym územím obce Žaškov a pri meste Dolný Kubín bola zase trasa R3 posunutá východným smerom, čím sa dostala do dvoch za sebou idúcich tunelov Dolný Kubín 1 a Dolný Kubín 2. Realizácia premostenia variantu V3 medzi tunelmi DK1 a DK2 si vyžiada asanáciu chatky v Medzihradnom a tiež bude lokalizované v blízkosti 1 RD a 1 rozostavaného objektu, ide o negatívny vplyv na štruktúru a využívanie krajiny.

Variant V3+V3d - (modrý + svetlomodrý)

V úseku 0,0 km - 11,5 km a od 14,5 km až koniec trasovania 16,5 km je vplyv kombinácie variantu V3 s subvariantom V3d na krajinu a jej využívanie obdobný ako samotný modrý variant, keďže jeho trasu kopíruje v predmetnom úseku v plnej miere. Subvariant V3d je vedený tunelom DK1 v pokračovaní krátkym premostením ponad potok Medzihradník pri miestnej časti Medzihradné do polohy tunela DK2. Trasovanie subvariantu V3d v Medzihradnom je odklonené od zástavby, aj chatovej oblasti v smere na Srňacie s malým premostením medzi navrhovanými tunelmi, avšak lokalizácia severného portálu tunela DK1 si vyžiada pravdepodobne taktiež asanáciu 1 chatky. Z pohľadu trasovania jednotlivých variantov je táto kombinácia najvhodnejším riešením s pohľadu štruktúry a využívania krajiny, nakoľko minimalizuje kontakt so zastavanými časťami mesta Dolný Kubín, ako aj dotknutých obcí.

Negatívne dopady stavby budú eliminované v maximálnej miere po ukončení stavebnej činnosti rekultivačnými prácami spolu s vegetačnými úpravami komunikácie, ktorých cieľom bude začlenenie stavby do krajiny a realizáciou technických opatrení (napr. preložky poľných

ciest, nadchody pre poľnohospodárske mechanizmy atď.).

Vplyvy na scenériu krajiny

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do krajiny bude začlenené nové technické líniové dielo. Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. Tento vplyv však bude v konečnom dôsledku čiastočne eliminovaný rekultivačnými prácami a úpravami terénu spolu s vegetačnými úpravami cesty, ktorých cieľom je začlenenie stavby do krajiny. Najvážnejším vizuálnym zásahom do krajiny pri výstavbe cestného telesa je vedenie trasy v zárezoch, na vysokých násypoch a výstavbou mostných konštrukcií.

Variant - V1 (červený)

Úsek km 0,00-11,00 (križovatka Dolný Kubín - Juh)

Trasa červeného variantu v týchto úsekoch vedie lesným komplexom a poľnohospodársky využívanými plochami (lúky, pasienky, maloplošné oráčiny) v násypoch, resp. v úseku 0,0 - 2,5 čiastočne v zárezových formách a kopíruje niveletu reliéfu a súčasnú účelovú komunikáciu (tento úsek je spoločný pre všetky navrhované varianty). Mostné objekty sa vyskytujú najmä pri prekonávaní vodných tokov (napr. potok Komjatná, Lúčiniansky potok) a existujúcej poľnej cesty. V tomto úseku je trasa vedená racionálne a v čo najväčšej miere sa prispôbuje terénu a jeho danostiam. Trasa v úseku km 2,5 až 5,0 z pohľadu obyvateľov obce Komjatná môže pôsobiť rušivo. Predpokladáme, že pohľadom z dotknutých obcí v ostatných úsekoch a z existujúcej cesty I/59 nebude navrhovaná stavba znečisťovať krajinnú scenériu.

Úsek km 11,00-14,50

Trasa variantu V1 bude prechádzať v tomto úseku cez zastavanú časť mesta Dolný Kubín do polohy nad sídliskom Brezovec, kde bude prekonávať mostnými objektmi súčasnú cestu I/59 (obchvat mesta) a záhradkársku osadu iba z malej časti na násypoch a zárezoch, čo môže v krajine pôsobiť rušivo. Negatívne vplyvy v tomto úseku budú s časťou eliminované navrhovanými opatreniami (navrhovaná výsadba drevín v celej dĺžke v úseku ponad sídliskom Brezovec).

Úsek km 14,50- 17,22

Trasa tu prechádza terénymi depresiami v záreze, násype a premosteniami na poľnohospodárskych plochách (lokalita Bziny). V km 15,2 prechádza mostom železničnú trať, ďalej je vedená v súbehu svodným tokom Oravy a v km 16,6 - 16,7 prechádza ponad rieku a cestu I/59 do polohy navrhovanej križovatky Dolný Kubín - Sever. Mostné objekty a križovatky vytvoria v krajine nové dominanty.

Variant - V1+V1h (červený + bordový)

Úsek km 0,00-10,00

V úseku je vplyv rýchlostnej cesty R3 na scenériu krajiny obdobný ako samotný červený variant, keďže ide o rovnaký úsek.

Úsek km 0,50 - 7,50 (staničenie samotného bordového subvariantu)

Samotný bordový subvariant V1h je vedený údolím popod Ostrú a Tupú skalú, kde od vlastného km 0,5 až 1,5 prekonáva mostným objektom súčasnú cestu I/59 a ďalej je vedený v záreze až po tunelový úsek. V tomto úseku môže trasa pôsobiť rušivo a neprirodzene, nakoľko celý úsek prechádza ponad obec Vyšný Kubín a bude dochádzať k výraznému znečisteniu scenérie vzhľadom na blízkosť chráneného areálu Ostrá a Tupá skala. Ďalej trasa za tunelom prechádza mostnými objektmi a v násypoch ponad miestnu časť Medzihradné, cez záhradkársku osadu do polohy trasy červeného variantu ponad sídlisko Brezovec, čo bude v krajine pôsobiť rušivo.

Úsek km 13,50-17,22

Ide o spoločný koncový úsek, ktorý je identický s červeným variantom.

Variant - V1+V1a+V2 (červený+hnedý+zelený)

Úsek km 0,00 - 3,50

V úseku je vplyv rýchlostnej cesty R3 na scenériu krajiny rovnaký ako u predošlých variantov, nakoľko ide o spoločný úsek, kde navrhovaná činnosť prechádza lesným komplexom.

Úsek km 0,00 - 7,00 (staničenie samotného hnedého subvariantu)

Trasa samotného subvariantu V1a sa od červeného variantu V1 cca v 4,3 km odkláňa západným smerom. V tomto úseku vedie trasa variantu v začiatkoch cez lúky, pasienky a ostrovčeky lesných porastov v násypoch a kopíruje niveletu reliéfu. Od 3,5 km trasa prechádza súvislým lesným komplexom v údolí potoka Trsteník až po 6,3 km, kde trasa schádza do údolia cez maloplošné oráčiny do polohy napojenia so zeleným variantom (cca km 10,5). V hnedom subvariante trasa prechádza krajinársky najvýznamnejšími prvkami ako sú lesné komplexy Pecková a Trsteník, ktoré trasa subvariantu pretína v zárezoch. Územie stretu lesných komplexov, remízok vo voľnej krajine s poľnohospodársky využívanými plochami sa vyznačuje vyššou hodnotou biodiverzity.

Úsek km 10,5- 14,0 km- križovatka Veličná

Trasa v zelenom variante sa vyznačuje v uvedenom úseku striedaním násypov s mostnými objektmi, ktorými prekonáva rieku Orava, železničnú trať a cestu I/70. V počiatočnom úseku cca 10,5 až 12,0 km prechádza menej narušenou poľnohospodársky využívanou krajinou, pričom krajinársky najvýznamnejším prvkom tu je tok Oravy a sprievodné porasty jeho inundačného územia, čo má na scenériu krajiny negatívny vplyv. Od km 12,0 až 14,0 km prechádza trasa v súbehu so železničnou traťou, ktorú v km 13,5 prekonáva mostným objektom a trasa prechádza ďalej násypom až po cestu I/70, ktorú taktiež prekonáva premostením až do polohy križovatky Veličná.

V uvedenom úseku nepôsobí trasa na scenériu krajiny výrazne rušivo, nakoľko je vedená prevažne v súbehu s existujúcimi líniovými prvkami v území.

Úsek km 14,00-20,50

Trasa v uvedenom úseku kopíruje vrstevnice územia, kde prechádza iba z malej časti na násypoch a terén prekonáva náročnými mostnými konštrukciami (napr. 50 m vysoký most ponad údolie pri Malom Bysterci). Trasa v úseku km 17,5 km prechádza v kontakte so záhradkárskou osadou a od km 19,5 až po 20,5 km prekonáva rieku Orava, priemyselnú zónu mesta a cestu I/59. V predmetnom úseku sa charakter krajiny bude meniť s vplyvom silnej koncentrácie technických líniových prvkov, čo bude pôsobiť rušivo. Navrhovaná stavba vo svojom výškovom a smerovom vedení v tomto úseku bude jednoznačne výrazne znečisťovať krajinnú scenériu.

Úsek km 20,50 - 22,28

V tomto úseku má trasa kombinácie variantov obdobný charakter ako vo variante V1, keďže ide o rovnaký koncový úsek.

Variant - V3 (modrý)

Úsek km 0,00-2,50

V úseku je vplyv rýchlostnej cesty R3 na scenériu krajiny obdobný ako samotný červený variant, keďže ide o rovnaký úsek.

Úsek km 2,50-7,50

V tomto úseku je koridor trasy pri obci Komjatná posunutý výrazne západným smerom až na hranicu s katastrálnym územím obce Žaškov. Navrhovaná stavba v tomto úseku nebude výrazne znečisťovať scenériu krajiny, nakoľko je odklonená od pôvodného červeného variantu v najširšom bode až o cca 1 235 m s realizáciou pásu izolačnej zelene (km 2,65 až 3,5) o šírke 15 m s výsadbou pôvodných druhov drevín. V tomto úseku je trasa vedená racionálne a v čo najväčšej miere sa prispôbuje terénu a jeho danostiam. Predpokladáme, že novonavrhovaná trasa v predmetnom úseku je prijateľnejšia s pohľadu scenérie ako trasa pôvodná.

Úsek km 7,50 -10,50 (križovatka Dolný Kubín - Juh)

V úseku je vplyv rýchlostnej cesty R3 na scenériu krajiny obdobný ako samotný červený

variant, keďže ide o rovnaký úsek.

Úsek 10,50-16,50

Trasa R3 je v tomto úseku posunutá východným smerom od mesta Dolný Kubín, čím sa dostala do dvoch za sebou idúcich tunelov Dolný Kubín 1 a Dolný Kubín 2. Samotná tunelová trasa nebude znečisťovať scenériu krajiny, avšak jej premostením medzi portálmi tunelov môže trasa pôsobiť rušivo najmä s pohľadu obyvateľov miestnej časti DK - Medzihradné.

Úsek 16,50-17,25

Trasa v tomto úseku vychádza z druhého tunela na severnom okraji katastrálneho územia obce Bziny, križuje železničnú trať a rieku Orava. Prechodom po poľnohospodárskych pozemkoch v katastrálnom území obce Medzibrodie nad Oravou v lokalite Nad brehmi sa dostáva do križovatky Dolný Kubín - sever, za ktorou sa napája na nadväzujúci úsek R3 Dolný Kubín - Oravský Podzámok. Severný portál tunela DK2, mostné objekty a križovatky vytvoria v krajine nové dominanty.

Variant - V3+V3d (modrý + svetlomodrý)

Úsek km 0,00- 10,50

V úseku je vplyv rýchlostnej cesty R3 na scenériu krajiny obdobný ako samotný modrý variant, keďže ide o rovnaký úsek.

Úsek km 0,00- 4,00 (staničenie samotného svetlomodrého subvariantu)

Samotný svetlomodrý subvariant V3d preskúma možnosť vedenia R3 pri miestnej časti Dolného Kubína - Medzihradné. Navrhované premostenie medzi tunelmi DK1 a DK2 bude kratšie a situované cca 280 m východnejšie od premostenia základného variantu V3, smerom od zastavanej časti Medzihradného (odsun od zástavby, aj chatovej oblasti v smere na Srňacie), čo bude vzhľadom na znečistenie scenérie pôsobiť menej rušivo a stavba vhodnejšie zapadne do okolitej krajiny.

Úsek km 16,50-17,25

Ide o spoločný koncový úsek, ktorý je identický s modrým variantom.

Návrh trasy rýchlostnej cesty R3 v úsekoch voľnej krajiny vytvára zreteľnú zmenu krajinného priestoru v jednotlivých úsekoch, nemení však kultúrno-historické usporiadanie územia. V údolných úsekoch nivy vodných tokov sa budú tvoriť nové pohľadové dominantné krajinné priestory v menšej mierke, nezje dotknutý krajinný reliéf (násypy, zárezy).

Kvantifikácia vplyvov na scenériu krajiny je veľmi špecifická a každý občan môže mať na ňu vlastný názor. Ak si za kritérium vyberieme ukazovatele ako sú: dĺžka trasy a výška navrhovaných estakád, resp. výška násypov a zárezov, vedenie trasy cez zastavané územia, teda ukazovatele vplývajúce na viditeľnosť navrhovanej činnosti je zjavné, že variant V3, resp. V3d (tunelové varianty) sú na základe uvedených ukazovateľov lepšie ako varianty zvyšné. V prvom rade obchádzajú zastavané časti sídelných útvarov, realizáciou tunelov nedochádza k znečisteniu scenérie krajiny a v druhom rade sú viac „pri zemi“ čo umožňuje realizáciu vegetačných úprav a zosúladienie navrhovanej investície cez vegetačné úpravy s okolitou krajinou. Zvyšné varianty vytvárajú v krajine viditeľné dominanty a majú na scenériu krajiny výrazný vplyv (napr. estakády v okolí Matuškovvej ulice, záhradkárskeho osád, časti Malý Bysterec, či vedenie trasy pod Ostrou a Tupou skalou).

9.Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Prevažná časť územia trás navrhovanej činnosti prechádza územím, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny (podľa zákona NR SR č. 117/2010 Z. z. o ochrane prírody a krajiny). Poloha križovatky Hubová navrhovanej činnosti (platí pre všetky varianty) v k.ú. obce Hubová bude lokalizovaná v ochrannom pásme NP Veľká Fatra, v tomto území platí 2. stupeň ochrany prírody a krajiny. Trasa variantu V2 (zelený) prechádza údolím rieky Orava (chránený areál bez ochranného pásma), kde platí 4. stupeň ochrany prírody a krajiny.

Veľkoplošné chránené územia

Navrhovaná trasy rýchlostnej cesty R3 neprechádzajú cez žiadne veľkoplošné chránené

územia. Najbližším veľkoplošným chráneným územím je NP Malá Fatra, ležiace cca 2,8 km v západnom smere od navrhovanej činnosti. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na veľkoplošné chránené územia neboli identifikované. V trasách navrhovanej činnosti sa nenachádzajú výtvary, pamiatky ani chránené stromy.

Maloplošné chránené územia

CHA Rieka Orava

Rieka Orava patrí k významným podhorským tokom, ktorý si dodnes zachoval vysoké krajinárske a ekologické hodnoty.

Trasa navrhovanej činnosti zasahuje do lokality CHA rieky Orava

- vo variante V2 (zelený) v úseku km 11,58 - 11,73, v km 19,42 - 19,51 a v km 21,6 - 21,76, kde prekonáva lokalitu mostnými objektmi. V úseku 20,5 - 21,5 km a 13,11 - 13,73 km je variant V2 trasovaný v blízkosti s lokalitou chráneného areálu.
- vo variante V1 v úseku 15,77 - 16,55 je trasa v blízkosti rieky Orava a v km 16,58 - 16,75 prekonáva lokalitu mostným objektom.
- vo variante V3 trasa prekonáva rieku Orava v koncovom úseku (km 16,2 - 16,25) s dostatočným premostením.

Už v súčasnosti je územie CHA v tomto priestore zaťažené jestvujúcimi dopravnými ťahmi (cesta I/70, I/59, železničná trať) a antropogénnymi vplyvmi (poľnohospodárske plochy, rozptýlené osídlenie, kontakt s urbanizovanými plochami mesta Dolný Kubín). Zásah do územia CHA sa predpokladá prevažne v miestach navrhovaných mostných úsekoch, vplyv stavby sa bude prejavovať iba v miestach premostenia ponad vodný tok, resp. počas výstavby, čo súvisí s odstránením brehových porastov. Pôjde o negatívny vplyv lokálneho charakteru najmä na avifaunu. Technické opatrenia budú negatívne vplyvy na chránené časti prírody minimalizovať.

Realizácia navrhovanej činnosti vo variante V3 vzhľadom na realizáciu dostatočne dlhých tunelových úsekov je najpriateľnejším riešením z pohľadu vplyvov stavby na chránené územie, ako realizácia samotného červeného variantu, resp. jeho kombinácie trasy so zeleným variantom V2, ktorý narušuje celistvosť maloplošného chráneného územia.

Trasa variantu V3, resp. V3+V3d minimalizuje kontakt so vzájomne integrovaným riečnym ekosystémom Orava-Váh, ktorý poskytuje v súčasnosti priaznivé podmienky na dlhodobú existenciu druhov živočíchov, ktoré patria medzi prísne chránené druhy podľa medzinárodného dohovoru o ochrane európskych voľne žijúcich organizmov a prírodných stanovišť.

Ramsarská konvencia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti je v prekryve s územím zaradeným do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach *Rieka Orava a jej prítoky*. Ide o územie, ktoré zahŕňa časť riečneho systému podhorského charakteru v povodí Oravy na severnom Slovensku, ktorý patrí z hľadiska diverzity pôvodnej bioty, ako aj z hľadiska prirodzeného charakteru abiotických zložiek k najzachovalejším a najvýznamnejším ekosystémom svojho druhu v strednej Európe. Realizácia navrhovanej činnosti vo variante V2 bude mať na toto územie negatívny vplyv.

Vzhľadom na trasovanie variantu V1, resp. V3 v krajine, možno konštatovať, že tieto varianty nemajú zásadný negatívny vplyv na veľkoplošné a maloplošné chránené územia, chránené vtácie územia, územia európskeho významu a ramsarské lokality, čo v značnej miere eliminuje pravdepodobnosť negatívneho účinku na biotopy a druhy národného a európskeho významu, prípadne na kritériové druhy a prioritné biotopy európskeho významu.

Ochranné pásma chránených území

Križovatka Hubová (spoločná pre všetky varianty) sa nachádza v ochrannom pásme NP Veľká Fatra, kde podľa zákona NR SR č. 117/2010 Z. z. platí 2. stupeň ochrany. Navrhovaná križovatka bude lokalizovaná len v severnej okrajovej časti ochranného pásma, kde negatívne vplyvy na toto územie nepredpokladáme.

Iné ochranné pásma

Ochranné pásma vodných zdrojov, chránené ložiskové územia

- Hodnotené územie navrhovanej činnosti v k.ú. obce Hubová (lokalita mimoúrovňového napojenia R3 na D1) leží na severnej hranici CHVO (vodohospodársky chránená oblasť) Veľká Fatra. Riešené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (podľa zákona NR SR č. 364/2004 o vodách).
- Trasa navrhovanej činnosti nepretína žiadne chránené ložiskové územia. Vplyv stavby vzhľadom na jej funkčno - technologické prevedenie nie je negatívny.
- Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom.

10. Vplyvy a územný systém ekologickej stability

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 pretína, resp. je vedená v súbehu s prvkami územného systému ekologickej stability.

Vplyv navrhovanej činnosti na hydricko - terestrické biokoridory

Trasa navrhovanej činnosti pretína 1 krát hydricko - terestrický NRBk rieku Váh (všetky varianty) na hranici v k.ú. Hubová a k.ú. Švošov a niekoľkokrát hydricko - terestrický NRBk rieku Orava (variant zelený). Priamym vplyvom stavby je výrub vegetácie stromov a krov v miestach budúcej rýchlostnej cesty. Kumulatívnym vplyvom odstránenia vegetácie je čiastočná likvidácia cenných biotopov a krátenie ekostabilizačných prechodných zón. Realizáciou stavby v jej šírkovom prevedení, resp. navrhovanou kategóriou cesty a dostatočnými premosteniami toku Orava v čo najkolmejšom smere bude sprievodná brehová vegetácia biokoridoru ovplyvnená menej, ako pri šikmom križovaní s väčším záberom brehovej vegetácie.

Vplyv navrhovanej činnosti na hydrické biokoridory

Ide o RBk. Jasenovský potok a hydrické biokoridory lokálneho významu (miestne potoky). Biokoridor prechádzajúci hospodársky využívaným územím je v súčasnosti narušený antropogénnou činnosťou a atakovaný líniovými technickými prvkami s čiastočnou vykonanou úpravou toku. Pri zakladaní mostných objektov prekonávajúcich vodný tok Jasenovský potok sú navrhované rozpätia polí osadenia pilierov v dĺžkach 20 m a väčších. Dostatočne širokým a vysokým premostením vodného toku vzhľadom na jeho súčasnú šírku (cca 2,0 m až 4,0 m) nepredpokladáme ovplyvnenie jeho odtokových pomerov, či likvidáciu brehových porastov a na ne sa viažucich zoocenóz v takom rozsahu, čo by malo za následok deštrukciu prvku ÚSES.

Vplyv navrhovanej činnosti na terestrické biokoridory

Ide hlavne o terestrický provincionálny biokoridor PBk. Malá Fatra - Veľká Fatra - Chočské vrchy - Tatry a o navrhované regionálne biokoridory prepájajúce biocentra v území. Predstaviteľmi provincionálneho biokoridoru sú najmä živočíšne spoločenstvá lesného prostredia (migrácia veľkých cicavcov). Trasa navrhovanej činnosti v jednotlivých variantoch pretína terestrický biokoridor v spoločnom úseku v k.ú. obce Švošov a Komjatná, (úsek 0,5 až 2,5 km).

Ďalšími dotknutými biokoridormi v území sú navrhované biokoridory regionálneho významu Pečkov - Vrchy - Pod Valkovkou (návrh), Hlavačka - Pečkov - Veličná od Zábřeže a Kubínska hoľa - Smrekovo - Vrchy. Výstavbou rýchlostnej cesty R3 môže dochádzať k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce živočíchy. Možný bariérový efekt navrhujeme eliminovať realizáciou technických opatrení - realizáciou podchodov, nadchodov a pod. Vzhľadom na skutočnosť, že regionálne biokoridory sú už v súčasnosti prerušené technickými líniovými prvkami (železničná trať a existujúce cesty I/70 a I/59), realizáciou opatrení (ekodukt, podchody pre zver s využitím morfológie terénu) nepredpokladáme narušenie migrácie živočíchov vo väčšej miere ako doteraz.

Realizáciou navrhovanej činnosti s prijatím navrhovaných opatrení nedôjde k zániku väzieb medzi jednotlivými prvkami ÚSES v Dolnooravskej vrchovine.

Vplyv stavby na biocentra a genofondové plochy

Biocentra podľa dokumentov RÚSES budú realizáciou navrhovanej činnosti ovplyvnené iba okrajovo a to v spoločnom koncovom úseku navrhovanej trasy. V prípade realizácie variantu V2 bude ovplyvnené aj biocentrum regionálneho významu Veličná od Zábřeže v lokalite medzi obcou Veličná a Oravská Poruba, kde navrhovaná činnosť bude biocentrum prekonávať dostatočným premostením. Biocentra regionálneho významu nachádzajúce sa v kontakte a mimo hodnoteného územia nebudú realizáciou hodnotenej činnosti ovplyvnené.

11. Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Výstavbou rýchlostnej cesty sa zásadne nezmení využívanie zeme v dotknutej časti územia. Najväčšiu časť plochy navrhovaných variantov dnes zaberá poľnohospodárska pôda (lúky, pasienky a orná pôda).. Poľnohospodárstvo v riešenom území nemá primárnu funkciu. Poľnohospodárske pôdy sú z hľadiska produkčného potenciálu stredne až veľmi nízko produkčné a v rámci krajiny priestorovo zložité. Preto akýkoľvek, aj keď malý zásah, znamená pre existujúce poľnohospodárske podniky negatívny vplyv. Najvýznamnejším priamym vplyvom je zníženie poľnohospodárskej produkcie trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy a tiež z dôvodov dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy počas stavebných prác. Na intenzitu využitia územia bude mať predmetná rýchlostná cesta len dočasný vplyv počas výstavby, počas prevádzky nepredpokladáme významné obmedzujúce vplyvy na intenzitu využitia územia vzhľadom na to, že budú zrealizované všetky technické opatrenia, ktoré eliminujú nepriaznivé vplyvy.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Výstavba rýchlostnej cesty R3, v jej jednotlivých navrhovaných variantoch bude prechádzať aj poľnohospodársky využívanou krajinou Veľká časť hodnoteného územia nemá priaznivé klimatické podmienky pre poľnohospodárstvo. Táto pôda bude vyňatá z poľnohospodárskej pôdy a bude potrebné ju odkúpiť.

Všeobecne dochádza k zníženiu hodnoty poľnohospodárskej produkcie vplyvom výkopových stavebných prác, montážnych prác, vplyvom ťažkých vozidiel (vysychanie a utlačanie pôdy, zníženie množstva pôdneho vzduchu potrebného k výžive rastlín a zároveň zníženie retenčnej schopností pôd, čím vznikajú podmienky pre vodnú eróziu). Vzhľadom na spomínané vplyvy ťažkých mechanizmov na poľnohospodársku pôdu bude stavenisková doprava prechádzať po vopred určených spevnených trasách, pričom bude v maximálnom možnom rozsahu využívať existujúcu cestnú sieť, prípadne vybudované teleso hodnotenej rýchlostnej cesty R3.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde ku čiastočnému rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby v hodnotenom území a jeho okolí. Vplyv bude trvalý. Vhodným trasovaním hodnotenej činnosti a navrhovanými opatreniami v podobe preložiek a rekonštrukcií (úprav) súvisiacich ciest (poľné cesty, účelové komunikácie a pod.) v súvislosti s výstavbou navrhovanej činnosti budú rozdelené hony ďalej využívané, obrábané a dostupné pre poľnohospodárske mechanizmy.

Široké ochranné pásmo rýchlostnej cesty - 50 až 100 m kolmo od osi príľahlého jazdného pásu vozovky zavádza určité obmedzenia pre príľahlé pozemky. O umiestňovaní stavieb v ochrannom pásme platí §12 (ochrana výstavby diaľnic, ciest a miestnych komunikácií) a §11 (cestné ochranné pásma) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Toto ochranné pásmo, má nepriaznivé vplyvy na prevádzku poľnohospodárskych podnikov.

Priamy zásah do objektov hospodárskych dvorov sa nepredpokladá.

Realizáciou navrhovanej cesty v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 v jej červenom variante V1 sa predpokladá záber PPF cca 72,63 ha, v prípade realizácie kombinácii trasy červeného variantu s hnedým subvariantom a zeleným variantom (V1+V1a+V2) dôjde k záberu cca 75,97 ha PPF. Najnepriaznivejším variantom z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy je

kombinácia červeného variantu s bordovým subvariantom (V1+V1h), kde dôjde k celkovému záberu cca 82,62 ha. Vo variant V3, resp. V3+V3d dôjde realizáciou navrhovanej činnosti k záberu cca 42,83 ha PPF.

Z hľadiska vplyvu navrhovaného zámeru na poľnohospodárstvo sa javí trasovanie modrého variantu V3, resp. jeho kombinácia so svetlomodrým subvariantom V3d ako najoptimálnejšie, ktorých trasa prechádza prevažne cez lúky, pasienky a predovšetkým cez tunelové úseky a nedochádza k rozdrobovaniu ornej pôdy ako to je v prípade ostatných variantov.

Dotknuté poľnohospodárske podniky

V hodnotenom území hospodári niekoľko veľkých poľnohospodárskych podnikov a samostatne hospodáriacich roľníkov. Ide o nasledujúce poľnohospodárske podniky:

- Poľnohospodárske družstvo Likavka,
- Poľnohospodárske družstvo Žaškov,
- Poľnohospodárske družstvo Jaseňová,
- Poľnohospodárske družstvo Veličná,
- Poľnohospodárske družstvo Bziny.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R3 bude mať pozitívny vplyv na rozvoj a reštrukturalizáciu priemyslu v území, nedotýka a nepretína sa so žiadnymi existujúcimi, resp. navrhovanými priemyselnými zónami v území s výnimkou zeleného variantu V2, ktorý je v kolízii s priemyselnou časťou mesta Dolný Kubín. Výstavba kvalitnejšej komunikácie môže ešte viac podporiť vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v území.

Vplyvy na dopravu

Hlavné dopravné trasy budú v hodnotenom území tvoriť diaľnica D1 a rýchlostná komunikácia R3 vedená v riešenej oblasti okolo rieky Váh, ako súčasť 517 km dlhého diaľničného ťahu Bratislava (Petržalka) - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - Záhor (hranica SR/Ukrajina) a trasy medzinárodnej európskej cesty E-50 Brest - Paris - Núrnborg - Praha - Brno - Trenčín - Žilina - Košice - Užhorod s pokračovaním na juh (Rumunsko), resp. na východ (cez krajiny bývalého Sovietskeho zväzu). V úseky Turany – Hubová a Hubová - Ivachnová je trasa diaľnice D1 vypracovaná na úrovni

Rýchlostná cesta R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 je súčasťou základného systému diaľničných a rýchlostných ciest, v súlade s Programom prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 - 2010, schváleným uznesením vlády SR č. 1084/2007 zo dňa 19.12.2007. Rýchlostný ťah R3 je v koncepcii rýchlostných ciest definovaný ako ťah štátna hranica MR/SR (hraničný priechod Šahy - Parassapuszta) - Šahy - Krupina - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kralovany - Dolný Kubín - Trstená - štátna hranica SR/PR (hraničný priechod Trstená - Chyžne), (234 km).

Dôležitými cestami regionálneho významu sú cesty I/18, I/70 a I/59. Cesty v súbehu s diaľnicou a rýchlostnou cestou plnia funkciu náhradnej trasy pre všetky druhy dopravy Cesta I/18 je vedená v súbehu s diaľnicou D1, cesty I/70 a I/59 v súbehu s R3. Zvýšená intenzita dopravy pri nevyhovujúcich parametroch na úsekoch týchto ciest a najmä prietahy cez intravilány miest a obcí sa odrážajú vo výskyte dopravných nehôd a kolíziách s chodcami s často vážnymi následkami. Z pohľadu nutných opatrení pre zlepšenie dopravných pomerov je potrebné vylúčiť, resp. odkloniť nežiaducu tranzitnú a nákladnú dopravu z existujúcich ciest I. triedy na rýchlostnú cestu R3, mimo intravilány sídelných útvarov. Nové vedenie rýchlostnej cesty R3 umožní odklon tranzitnej a časti zdrojovej a cieľovej dopravy. Základný komunikačný skelet v predmetnom území dopĺňajú cesta II/583 a cesty III. triedy.

Potreba navrhovanej činnosti v regióne Oravy je nutná aj z hľadiska rozvoja hospodárskeho a rekreačného potenciálu územia. Uvedené skutočnosti poukazujú na vhodnosť ako aj zvýšenú potrebu výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1.

Výhľadovo dopravné intenzity v rokoch 2015, 2025 a 2035 vo vybraných úsekoch na existujúcej ceste I/70 a I/59 vo vybraných úsekoch - nulový stav (stav bez realizácie navrhovanej činnosti) preukazujú, že bez vybudovania rýchlostnej cesty R3 nebude súčasná cestná sieť bez rekonštrukcie vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom.

Pri posúdení výkonnosti navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R3 boli posudzované medzikrižovateľské úseky. Rýchlostná cesta R3 bola pôvodne navrhovaná v kategórii R 11,5/80 (polovičný profil - kategóriu si zachovávala aj v časti s tunelom). Na základe požiadavky investora v TŠ „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica D1“ (09/2010) boli posúdené varianty na kategóriu R 24,5/80. Hodnoty prípustných intenzít pre jednotlivé navrhované úseky rýchlostnej cesty R3 sa posudzovali pre roky 2015, 2025, 2035 a vyhoveli nasledovne:

- variant V1 vyhovuje dopravnému zaťaženiu pre kategóriu 11,5/80 a 24,5/80.
- varianty V2, V3 a subvarianty V1a, V1h nebudú vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu v časti s tunelom už na začiatku posudzovaného obdobia pre kategóriu 11,5/80.
- navrhované mimoúrovňové križovatky budú vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom pre všetky posudzované obdobia.
- pre kategóriu 24,5/80 jednotlivé varianty vyhovujú.
- funkčná úroveň pre dané varianty bola stanovená na FÚ A pre kategóriu 24,5/80.

Z dopravného hľadiska sú medzi navrhovanými variantmi rozdiely v dĺžke, obslužnosti územia ako aj dopravnom zaťažení.

Porovnanie variantov je dokumentované v nasledujúcej tabuľke:

Variant	Dĺžka trasy (km)	Počet križovatiek	Dopravné zaťaženie rok 2015 (voz/24h)	Dopravné zaťaženie rok 2025 (voz/24h)	Dopravné zaťaženie rok 2035
V1	17,779	3	6310-5696	7794 - 7042	9448 - 8546
V1+V1h	20,538	2	6310	7794	9448
V1+V1a+V2	22,899	3	6396-7518	8209 - 8949	9956-10926
V3 / V3+V3d	17,252	3	6310-5696	7794 - 7042	9448 - 8546

Záverom môžeme konštatovať:

- bez vybudovania rýchlostnej cesty R3 nebude súčasná komunikácia I. triedy I/70 vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom, v prípade nerealizácie rýchlostnej cesty R3 je nutné skapacitnenie existujúcej cesty I/70 (na základe dopravno-inžinierskych podkladov a analýz je nutná potreba skapacitnenia cesty I/70 už na začiatku posudzovaného obdobia vr. 2015),
- v prípade budovania rýchlostnej cesty R3 kde sú tunely t. j. Variant V1+ V1h, V3 a V3+V3d je nepostačujúce rýchlostnú cestu budovať len v jednej tunelovej rúre. Preto variant V1 so subvariantom V1 h nebude vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu v časti s tunelom (už na začiatku posudzovaného obdobia). Preto je potrebné realizovať R3 v úsekoch s tunelmi ako štvorpruhovú rýchlostnú cestu, alebo vylúčiť varianty s tunelmi.
- navrhované mimoúrovňové križovatky budú vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom pre všetky posudzované obdobia,
- z navrhovaných variantov sú z hľadiska priemernej intenzity dopravy, dĺžky trasy ako aj napojenia plánovaných aktivít na rýchlostnú cestu R3 vhodnejšie varianty V1 a V3 (resp. V3+V3d), nakoľko pre variant V3 sú hodnoty identické ako vo variante V1 a ich dĺžka je cca rovnaká.

Navrhovaná rýchlostná cesta R3, bude z hľadiska bezpečnosti lepšou alternatívou ako súčasná cestná sieť v území, bude mať lepšie technické parametre, zníži energetické, časové straty a prevádzkové náklady a prispeje k zlepšeniu plynulosti dopravy. Navrhovaná komunikácia bude mať vyššie technické parametre a umožní zvýšenie rýchlosti a plynulosti dopravy. Uvedenie navrhovanej činnosti v čo najkratšom termíne do prevádzky bude mať

pozitívny dopad na životné prostredie v dotknutých obciach zaťažených zlou dopravnou situáciou, nadmerným hlukom z dopravy a imisnou situáciou na existujúcich cestách I. triedy. Presmerovanie dopravy, najmä tranzitnej, na novonavrhovaný koridor hodnotenej činnosti bude mať pozitívny vplyv aj na rozvoj hospodárskych a spoločenských aktivít v Oravskom regióne a v jeho susedstve.

Vzhľadom na súčasné a predpokladané intenzity dopravy, navrhovaná činnosť v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 bude realizovaná v kategórii R 24,5/100 (80). V dohľadnom časovom horizonte do 20 rokov po uvedení do prevádzky postačí realizácia rýchlostného ťahu R3 (varianty bez tunelových úsekov) v predmetnom úseku v polovičnom profile R 11,5/100 (80). Po tomto období je potrebné dobudovať úsek R3 od diaľnice D1 po nadväzujúci úsek R3 Dolný Kubín - Oravský podzámok na plný profil.

V prípade realizácie kombinácie variantu V1 s subvariantom V1a a variantom V2 (V1+V1a+V2), by nedošlo k odklonu tranzitnej dopravy zo súčasnej cesty I/70, čo súvisí s úsporou pohonných hmôt, údržbou vozidiel a času cestujúcich, nakoľko navrhovaná trasa v tejto kombinácii predlžuje samotný úsek rýchlostnej cesty R3 o cca 5,0 km. Ďalším rozhodujúcim faktorom je aj tranzitná doprava smerujúca od Martina do Dolného Kubína, ktorá v prípade realizácie spomínanej kombinácie variantov bude musieť prekonávať navyše trasu dlhšiu o cca 12 km (Kraľovany - Švošov - Dolný Kubín), v dôsledku čoho bude tranzit, resp. cieľová doprava využívať aj naďalej súčasnú cestu I/70, odpojením sa z diaľnice D1 v križovatke Kraľovany s cestou I/18.

Z dopravného-inžinierskeho hľadiska využitia rýchlostnej cesty sa javia samotný variant V1 a variant V3, resp., jeho kombinácia so subvariantom V3 (V3+V3d) najvhodnejšie, pretože tvoria ideálny centrálny a priamy dopravný koridor sídelných útvarov umožňujúci prepojenie oblasti dolnej Oravy na nadregionálne dopravné ťahy - severozápad, severovýchod.

Z technicko-ekonomického hľadiska je najvýhodnejší variant V1 červený. Dôvodom je, že má nižšie investičné náklady, ale aj prevádzkové náklady za sledované obdobie. Tento variant má priaznivejšie aj ostatné ekonomické ukazovatele ako návratnosť a čistá súčasná hodnota. Najmenej výhodný je variant V3 pre technicky náročné a ekonomicky najdrahšie riešenie.

Vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry

Hodnotená činnosť nadväzuje na úsek diaľnice D1, ktorá je vedená v riešenej oblasti okolo rieky Váh, ako súčasť 517 km dlhého diaľničného ťahu Bratislava (Petržalka) - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - Záhorská hrana (hranica SR/Ukrajina) a trasy medzinárodnej európskej cesty E-50 Brest - Paris - Nurnberg - Praha - Brno - Trenčín - Žilina - Košice - Užhorod s pokračovaním na juh (Rumunsko), resp. na východ (cez krajiny bývalého Sovietskeho zväzu). V úseku Turany - Hubová je trasa diaľnice D1 vypracovaná na úrovni Dokumentácie na stavebné povolenie. Úsek Hubová - Ivachnová je tiež vypracovaný na úrovni dokumentácie pre stavebné povolenie.

Hodnotená trasa nadväzuje aj na úsek rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín - Oravský Podzámok, kde je v súčasnosti spracovaná DÚR/DSZ - príprava stavby je pozastavená, úsek bol priradený k úseku R3 Dolný Kubín - diaľnica D1. Začiatok tejto trasy sa nachádza v časti hneď za mestom Dolný Kubín križovatkou Dolný Kubín - Sever.

Rýchlostná cesta R3 sa predpokladá podľa Uznesenia vlády č. 162/2001 „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ viesť zo severu v rámci ťahu E 77 vedie cez územie stredného Slovenska od hraníc s Poľskom (hraničný priechod Trstená - Chyžne) cez regióny Oravy, Litpova, Horehronia, Hontu po hranice s Maďarskom (hraničný priechod Šahy - Parassapuszta). Prvé prevádzkované úseky sú v regióne Oravy, konkrétne úsek R3 Oravský Podzámok - Horná Lehota a časť úseku R3 Trstená - obchvat. Ďalšie úseky sú v rôznom štádiu projektovej prípravy a výstavby.

Medzinárodná cesta E 77 prepája v severojužnom smere Maďarskú republiku s Poľskou republikou a na našom území je toto prepojenie v súčasnosti realizované časťou cesty I/70 Kraľovany - Dolný Kubín a cestou I/59 Banská Bystrica - Ružomberok - Dolný Kubín -

Trstená - hranica SR/PR. Realizácia navrhovanej činnosti je potrebná, nakoľko sa jedná o významnú medzinárodnú cestu, kde budú rásť požiadavky na jej skapacitnenie. Z hľadiska vplyvov nadväzujúcich stavieb a infraštruktúry je teda dôležité, že riešený úsek pomôže spájať hraničné prechody medzi Slovenskou, Maďarskou a Poľskou republikou. Konkrétne ide o hraničné prechody Šahy - Parassapuszta a Trstená, kde je zistené a preukázané vzájomné prepojenie smerovania nielen tranzitnej dopravy. Rovnako dôležitý pre tranzitnú dopravu je aj ďalší medzinárodný koridor E 50, na ktorý sa tranzitná doprava z Poľska realizáciou navrhovanej rýchlostnej cesty napojí rýchlejšie a bezpečnejšie.

Okrajovo cez južnú časť hodnoteného územia navrhovanej činnosti prechádza dvojkoľajová železničná elektrifikovaná trať európskeho významu č. 180 Bratislava - Žilina - Košice. Navrhovaná činnosť vzhľadom na stiesnené pomery v území bude spomínanú trať križovať premostením do polohy navrhovanej križovatky Hubová (napojenie R3 na D1). Trasovanie R3 nebude v kolízii s existujúcej železničnou traťou, nakoľko mostné piliere budú vo výške 8,5 m nad samotným telesom trate.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Realizácia navrhovanej činnosti podporí rozvoj rekreácie a turistiky v regióne Orava. Jeho súčasné postavenie a rozvoj sa výhľadovo môže zmeniť najmä vo vzťahu k rozvoju cezhraničných vzťahov s Poľskou republikou, ktoré nová komunikácia pozitívne podporí. Prispieje k plynulejšiemu pohybu obyvateľstva dotknutých sídiel za službami, rekreáciou a oddychom do centier (Dolný Kubín a okolie - agroturistika, vidiecky turizmus v spojení s letnými a zimnými športmi, cykloturistika atď.), bez zvýšených časových nárokov.

Realizácia navrhovanej činnosti prispieje a zabezpečí plynulejší pohyb obyvateľstva dotknutých sídiel za službami do centier, bez zvýšených časových nárokov (obchvaty obcí). Pozitívny vplyv realizácie navrhovanej činnosti sa prejaví aj na rozvoji služieb a podnikateľských aktivít v Dolnooravskom regióne s efektom tvorby nových pracovných príležitostí. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zániku / prerušeniu turistických trás vedúcich cez oravskú vrchovinu a do chránených lokalít v okolí.

Vplyvy na infraštruktúru

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k vplyvom výstavby rýchlostnej cesty zaradiť aj kolízie s existujúcimi komunikáciami, železnicou a kolízie s existujúcimi inžinierskymi sieťami. Tieto sú riešené ako vyvolané investície. Navrhované prekládky nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie.

Realizácia stavby si nevyžaduje budovanie nových kapacít sociálnej a technickej infraštruktúry a bude využívať existujúce možnosti v území

12. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

Žiadny z variantov neprechádza ani nie je v dotyku so žiadnymi pamiatkovými územiami ani nezasahuje do ostatných národných kultúrnych pamiatok.

Hodnotená činnosť nebude mať negatívny vplyv na kultúrne hodnoty Dolnooravského regiónu.

13. Vplyvy na archeologické náleziská

Vzhľadom k pomerne hustému historickému osídleniu a nepreskúmanosti archeologických lokalít v území nie je možné vylúčiť v etape výstavby narušenie archeologickej situácie. Pokiaľ pri zemných prácach v etape výstavby dôjde k nálezom kultúrno-historických predmetov, detailov stavieb ako aj k archeologickým nálezom, je podľa platného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.

Týmto postupom sa minimalizujú negatívne vplyvy k zachovaniu cenných nálezísk a historických predmetov.

14. Vplyvy na paleontologické náleziská

V sledovanom území neboli zistené významné paleontologické náleziská a geologické lokality.

15. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Navrhované varianty nebudú mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

16. Iné vplyvy

Vplyvy na lesné hospodárstvo

Výstavba rýchlostnej cesty R3, keďže je vedená vo všetkých variantoch cez lesné porasty, si vyžiada ich odstránenie

K najvýznamnejším negatívnym vplyvom stavby a prevádzky navrhovanej činnosti na lesné hospodárstvo patrí záber lesnej pôdy pri stavbe navrhovanej činnosti a následná ekonomická ujma spôsobená stratou produkcie drevnej hmoty. Ďalšie nepriaznivé vplyvy výrubu lesného porastu v koridore novej trasy rýchlostnej cesty R3 v hodnotenom území súvisia s nepriaznivými účinkami atmosferických činiteľov na pôdu na prieseku, v jej okolí a na vzniknuté porastové okraje. Dlhotrvajúci účinok atmosferických činiteľov na lesnú pôdu, po odstránení lesného pruhu, spôsobuje zhoršenie fyzikálnych a chemických vlastností lesnej pôdy.

Realizáciou navrhovanej cesty v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 sa predpokladá odstránenie okolo

- | | |
|--|---------------------------------|
| o vo jej variante V1 | 7,7 ha plôch lesných porastov, |
| o vo variante s subvariantom V1+V1h | 11,9 ha plôch lesných porastov |
| o vo variante variantu V1+V1a+V2 | 14,0 ha. plôch lesných porastov |
| o vo variante V3, resp. subvariantom V3d | 7,1 ha plôch lesných porastov |

Z hľadiska vplyvu navrhovaného zámeru na lesné hospodárstvo sa javí ako najoptimálnejšie trasovanie variantu V3, resp. jeho kombinácia so subvariantom V3d, ktorých trasa prechádza prevažne cez lúky, pasienky a v koncovom úseku cez sústavu dvoch tunelov s krátkym premostením.

Dopravná obsluha lesných porastov bude počas výstavby a prevádzky zabezpečená v rámci stavby a po výstavbe prepojením resp. prekládkou existujúcich lesných ciest tak, aby sa zachoval prístup na všetky lesné pozemky.

Pre minimalizovanie nepriaznivých vplyvov zámeru na lesné hospodárstvo bude potrebné v pahorkatinných, strmších svahoch odstránených lesných úsekoch opätovné spevnenie okolia koridoru navrhovanej činnosti výsadbou vhodných kríkových skupín a stromov v rámci vegetačných úprav po ukončení výstavby navrhovanej činnosti, výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach.

Vplyv emisného zaťaženia lesných porastov realizáciou navrhovanej činnosti nebude viesť k ich trvalému oslabeniu a hodnotíme ho ako menej významný, až nulový.

Vplyvy na nevýrobné činnosti

Navrhované varianty priamo neovplyvnia nevýrobné činnosti, nepriamo priaznivo ovplyvnia činnosti spojené s rozvojom prímestskej rekreácie a športu, ktorá sa postupne v tomto území plánuje vybudovať.

Vplyv na poľovníctvo a rybárstvo

Vplyv na činnosť poľovníkov a rybárov v dotknutom území bude významná v období výstavby, kedy bude ich činnosť výrazne obmedzená (výstavba mostných objektov na brehoch riek Váhu a Oravy, výstavba rýchlostnej cesty priamo v poľovníckych revíroch). Po ukončení výstavby a počas prevádzky bude najmä poľovnícka činnosť čiastočne redukovaná vzhľadom na záber poľovných revírov cestným telesom rýchlostnej cesty a vplyvom zvýšeného hluku sa poľovná zver pravdepodobne odsťahuje do tichších zón, čo podmieni aj zmeny v hraniciach dotknutých poľovných revírov.

Vplyvy na nevýrobné činnosti

Navrhované varianty priamo neovplyvnia nevýrobné činnosti, nepriamo priaznivo ovplyvnia činnosti spojené s rozvojom prímestskej rekreácie a športu, ktorá sa postupne v tomto území plánuje vybudovať.

17. Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Predpokladaná antropogénna záťaž územia, jej vzťah k ekologickej únosnosti územia

Antropogénna záťaž územia vplyvom výstavby líniovej stavby bude značná v koridore stavby. Prejavuje sa prakticky na každej zložke životného prostredia rozdielnou mierou vplyvu. Skrátenie výstavby na najkratšiu možnú mieru zmierni nepriaznivé vplyvy výstavby v okolí stavby. Dôležitú úlohu zohrajú aj opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov, ktoré by sa mali ďalej rozpracovať v rámci projektu organizácie výstavby, ktorý je súčasťou ďalšej projektovej dokumentácie.

Výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k odľahčeniu dopravy v zastavaných častiach obcí, cez ktoré súčasné cesty I/59 a I/70, vyznačujúce sa bodovými závadami vo výškovom a smerovom vedení, prechádzajú. Nová trasa sa bude využívať na diaľkovú, tranzitnú a zdrojovú (cieľovú) dopravu. Celková antropogénna záťaž sa v dôsledku realizácie navrhovanej činnosti presunie zo zastavaných častí sídelných útvarov do nezastavaných. Tieto skutočnosti sa pozitívne odrazia aj na kvalite životného prostredia a na zvýšení bezpečnosti v zastavaných častiach obcí.

Z hľadiska trasovania variantov navrhovanej činnosti, najnepriaznivejší vplyv na ekologickú únosnosť územia má trasa, resp. kombinácia trás červeného a zeleného variantu s prepojavacím subvariantom (V1a - hnedý), ktorá je vedená, resp. prechádza menej narušenou krajinou. Dotýka sa lemových spoločenstiev, pretína lesné komplexy viazané na oblasť Oravskej Vrchoviny a zároveň je vedená v súbehu s riekou Orava, resp. ju niekoľko krát prekonáva mostnými objektmi. Alúvium vodného toku rieky Orava je súčasťou chráneného areálu *Rieka Orava*, územím európskeho významu, súčasťou ramsarskej lokality *Rieka Orava a jej prítoky* a zároveň v území plní funkciu nadregionálneho biokoridoru. Prekonávanie vodných tokov a záber lesných porastov v hodnotenom území nie sú navrhnuté viac ako je nevyhnutne potrebné. Samotné trasovanie modrého variantu (nové tunelové riešenie trasy R3 vychádzajúce z pôvodného červeného variantu V1) v území sa snaží vyhýbať cenným lokalitám s vysokou biodiverzitou a nebude ovplyvňovať hodnotené územie v neúnosnej miere.

Realizáciou činnosti odklonom od súčasného koridoru ciest I/59 a I/70 bude dochádzať k zvýšeniu hluku, emisií z dopravy, čo môže mať za následok zmenu životných podmienok pre faunu a flóru v bezprostrednom okolí rýchlostnej cesty. Vplyv je lokálneho charakteru a nedôjde k ovplyvneniu územia chránených území vtákom rozsahu, čo by malo za následok deštrukciu ekosystému chráneného územia.

Vplyv navrhovanej trasy na prírodné zložky v krajine je minimalizovaný nápravnými opatreniami.

Z pohľadu hygienických limitov sú navrhnuté opatrenia - protihlukové steny v miestach, ktoré by mohli byť nadlimitne zaťažené.

Priestorové rozloženie predpokladaných preťažených lokalít územia

Obytné územia

Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín - diaľnica D1 prechádza prevažne nezastavaným územím, pričom zastavané časti dotknutých obcí obchádza. V niektorých miestnych častiach mesta Dolný Kubín a obce Komjatná dochádza k tesnému kontaktu navrhovanej trasy so zastavaným územím. Na základe uvedených faktov bolo cieľom predloženej správy o hodnotení navrhnúť nové priechodné riešenie trasy R3 vychádzajúce z pôvodného variantu V1 v problematických lokalitách odklonom trasy do novej polohy, ktoré vyústilo do návrhu nového modrého variantu V3. Návrh modrého variantu bol prerokovaný počas spracovávania technickej štúdie s dotknutými orgánmi samosprávy, kde boli vznesené pripomienky a po ich zapracovaní by mal byť akceptovateľný. Koridor modrej trasy bol pri obci Komjatná posunutý podľa požiadaviek výrazne západným smerom až na hranicu s katastrálnym územím obce Žaškov a pri meste Dolný Kubín východným smerom do polohy dvoch za sebou idúcich tunelov Dolný Kubín 1 a Dolný Kubín 2.

Podľa hlukovej štúdie vplyvom hodnotenej činnosti bude prekročená prípustná hladina hluku už v dobe spustenia R3 do užívania, preto je potrebné navrhnuť protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku v navrhovaných lokalitách podľa vypracovaných hlukových štúdií už v čase výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty. Hlukové štúdie zohľadňujú aj rozvojové plochy podľa platnej ÚPD.

Podľa rozptylovej štúdie nebudú vplyvom hodnotenej činnosti prípustné limity znečisťujúcich látok prekročené. Rozptylová štúdia potvrdila dodržanie platných imisných limitov na území SR pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

Kritické preťažené miesta v jednotlivých variantoch je možné zmierniť nápravnými opatreniami: napr. protihlukové steny, izolačná zeleň, náhrada za objekty a pozemky. Dĺžka protihlukových stien vo variante V1 je navrhnutá v celkovej dĺžke 9 600 m, v kombinácii variantov V1+V1h 11 100 m, v kombinácii variantu V1+V2 so subvariantom V1a 13 800 m a vo variante V3, resp. V3+V3d je navrhnutá v celkovej dĺžke 1 542 m.

Doprava

Realizácia novej dopravnej stavby v Oravskej vrchovine vedenej odklonom od súčasnej trasy I/59 a I/70 bude z hľadiska narastajúcich intenzít, najmä tranzitnej dopravy a bezpečnosti premávky, lepšou alternatívou ako súčasná cesta I/70, resp. I/59.

Výstavbou navrhovanej činnosti spolu s opatreniami pre zníženie vplyvov nedôjde k vzniku nových predpokladaných preťažených lokalít hodnoteného územia z hľadiska vplyvu dopravy na obyvateľstvo, práve naopak, novonavrhovaná trasa R3 preberie značnú časť tranzitnej dopravy s výrazným podielom nákladnej dopravy. Tento fakt zapríčini pokles hlukovej záťaže od miestnej dopravy po pôvodnej ceste I/70 a I/59 v priestore medzi diaľnicou D1 a Dolným Kubínom. Uvedená skutočnosť sa odzrkadlí na výraznom poklese hlukovej záťaže od miestnej dopravy na súčasných cestách I. triedy a uvedená skutočnosť jednoznačne poukazuje na vhodnosť a nutnosť vybudovania rýchlostnej cesty R3 v predmetnom priestore. Navrhovaná činnosť s celkového pohľadu bude mať pozitívny vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľstva v dotknutých obciach.

Prvky ÚSES a ochrana prírody

Hodnotené územie je situované mimo veľkoplošných chránených území (NP Malá Fatra, NP Veľká Fatra, CHKO Horná Orava) a je ovplyvňované antropogénnymi vplyvmi (poľnohospodárska produkcia, ťažba dreva, doprava). Trasa rýchlostnej cesty R3 bude prechádzať na začiatku úseku (spoločný pre všetky navrhované varianty) provincionálnym terestrickým biokoridorom (PBk. Malá Fatra - Veľká Fatra - Chočské vrchy - Tatry), ktorý bude realizáciou navrhovanej činnosti najviac zaťažený, navrhovaným ekoduktom budú nepriaznivé vplyvy eliminované na únosnú mieru. Ďalej trasa prechádza nadregionalným hydricko-terestrickým biokoridorom (NRBk. Rieka Orava - zelený variant), regionálnymi terestrickými biokoridormi (RBk. Pečkov - Vrchy - Pod Valkovkou, RBk. Hlavačka - Pečkov - Veličná od Zábřeže a Kubínska Hoľa - Smrekovo - Vrchy) a hydrickými biokoridormi (RBk. Jasenovský a Leštínsky potok). Hydrické biokoridory regionálneho charakteru nebudú zaťažované vo väčšej miere ako doteraz, pretože v hodnotenom území prechádzajú prevažne cez zastavané územie obce Vyšný Kubín a mesta Dolný Kubín. NRBk. Rieka Orava bude realizáciou zeleného variantu 3 x prekonávaný, avšak dostatočným premostením sa nepredpokladá výrazné preťaženie lokality. Preťaženie lokality môže vzniknúť pri terestrickom biokoridore RBk. Hlavačka - Pečkov - Veličná od Zábřeže, kde trasa hnedého subvariantu V1a je trasovaná v súbehu s biokoridorom. Ostatné terestrické biokoridory nebudú zaťažované vo väčšej miere ako v súčasnosti, nakoľko sú ovplyvňované antropogénnou činnosťou (poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo) a líniovými prvkami v území (cesta I/59, I/70, železničná trať).

Dodržaním navrhovaných opatrení (výstavba ekoduktu, premostenie tokov v čo najkolmejšom smere, minimálne zásahy do ich sprievodných brehových vegetácií, zabránenie

šíreniu inváznych druhov na obnaženej pôde, náhradná výsadba znehodnotenej brehovej vegetácie atď.) budú vplyvy na uvedené prvky ÚSES redukované na únosnú mieru.

Priestorová syntéza pozitívnych vplyvov

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zlepšeniu dopravného systému regiónu a zvýšeniu bezpečnosti dopravy. Preferencia hodnotenej činnosti vyjadruje, okrem iného, aj snahu o rozvoj regiónu Hornej Oravy a tiež obcí lokalizovaných v blízkosti rýchlostnej cesty R3, ktorý je podmienený rastom hospodárskej prosperity pri zachovaní a rozvíjaní tradičných hodnôt v území. Dôjde ku zvýšeniu atraktivity tohto regiónu zlepšením prístupu. Zároveň bude rýchlostná cesta zabezpečovať tranzitnú dopravu prechádzajúcu cez Slovensko napojenú na medzinárodné cestné ťahy a medzinárodné cestné koridory. Úsek sa stane súčasťou európskeho cestného ťahu. Navrhovaná činnosť v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 bude plniť významnú úlohu v medzinárodnej doprave v súvislosti s kvalitnejším napojením územného obvodu Dolný Kubín s územným obvodom Tvrdošín s náväznosťou na Poľskú republiku, ide o vplyv pozitívny nielen v rámci územného obvodu Dolný Kubín, ale aj vo vzťahu presahujúceho štátne hranice SR (Oravský región - Nowotarski región).

Zlepšené dopravné podmienky budú mať pozitívny vplyv na rozvoj výroby, služieb a podnikateľských aktivít nielen v Dolnooravskom regióne s efektom tvorby nových pracovných príležitostí, v rámci Žilinského kraja, ale pozitívne sa prejaví aj vo vzťahu so susednou Poľskou republikou. Navrhovaná činnosť prispeje k odbremeneniu nákladnej tranzitnej dopravy prechádzajúcej cez centrá obcí, dôjde k zníženiu nehodovosti, poklesu imisií a hlukovej záťaže. Nová, pohodlnejšia dopravná trasa, zabezpečí napr. plynulejší pohyb obyvateľstva dotknutých sídiel do priľahlých centier, prispeje ku znižovaniu nákladov na prepravu osobnej a aj nákladnej (kamiónovej), úspore času a úspore pohonných hmôt vznikajúcich na súčasnej ceste I/59 a I/70 v súčasných podmienkach.

18. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Riziká s realizáciou navrhovanej činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania činnosti ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- prírodu biotu chránené územia
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel dopravujúcich nebezpečné látky a ich likvidáciu

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

- únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
- dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia
- iné havarijné situácie

Uvedené možné riziká, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti, okrem vyššie uvedených, nepredpokladáme.

Možno konštatovať, že v hodnotenej oblasti sa nevyskytujú zdroje s neprijateľným rizikom pre spoločnosť, ak budú prísne dodržiavané opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a dodržiavané všetky prevádzkové a havarijné plány.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Navrhovaná činnosť bude mať negatívny vplyv na územia európskeho významu alebo súvislú európsku sústavu chránených území (NATURA 2000).

Ochrana prírody podľa medzinárodných dohovorov - NATURA 2000

Chránené vtáčie územia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych navrhovaných Chránených vtáčích území tvoriacich sústavu chránených území NATURA 2000. Najbližším chráneným vtáčím územím je SKCHVÚ013 Malá Fatra, ležiace cca 1,85 km v severozápadnom smere od navrhovanej činnosti. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na spomínané chránené vtáčie územia nepredpokladáme.

Územia európskeho významu

Trasa navrhovanej činnosti zasahuje do lokality rieky Orava a Váh, ktoré sú zaradené medzi lokality NATURA 2000. Územia sú navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu (Vo 4, Ls1.1, Ls1.3.) a na ne sa viažúce druhy fauny (bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov). Územie európskeho významu *Rieka Váh* bude dotknuté na začiatku úseku napojenia rýchlostnej cesty R3 na D1, kde bude trasa prekonávať vodný tok mostným objektom. Pôjde o minimálny negatívny vplyv lokálneho významu. Územie európskeho významu *Rieka Orava* bude dotknuté v niektorých častiach úseku variantu V2 (zelený), ktorý je trasovaný údolím vodného toku Orava a vo variante V1 (červený), resp. V3, V3+V3d v koncovom úseku. Ide o negatívny vplyv lokálneho charakteru.

Vzhľadom na vyššie uvedené je v tomto úseku optimálnejší a z pohľadu vplyvu stavby na územia európskeho významu lepší modrý variant V3, resp. kombinácia variantu V3 so subvariantom V3d, prípadne červený variant V1 (alebo V1+V1h), ktorého trasy sa vyhybajú územiám európskeho významu vo väčšej miere ako vo variante V2 (zelený).

Prevádzkou rýchlostnej cesty R3 vo variante V3 (alebo V3+V3d), resp. V1 sa zároveň zníži premávka na ceste prvej triedy I/70, čo prispeje k ochrane druhov viazaných na vodné prostredie a zníži zaťaženie v susediacich lokalitách, ktoré sú pre svoju vysokú biologickú hodnotu územiami zaradenými do sústavy NATURA 2000.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvažil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti (vrátane vplyvov kumulatívnych) na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, stanoviska orgánov a organizácií príslušných pre navrhovanú činnosť a dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviska obyvateľov žijúcich v záujmovom území a ďalších zástupcov verejnosti, za súčasného stavu poznania

sa odporúča

realizovať navrhovanú činnosť „**Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1** za podmienok

- dodržania opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku

- **po zabezpečení kladného vyjadrenia obce Komjatná**. V prípade, ak nepríde k dohode s obcou Komjatná, vzhľadom na nezáväzný charakter záverečného stanoviska, MDVRR SR je oprávnené vydať rozhodnutie o ďalšom postupe prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1.

Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v príprave a ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Vzhľadom na zložitosť problematiky sa pri výbere variantu vychádzalo zo syntézy názorov, argumentov a odborných podkladov, ktoré sú uvedené v nasledujúcich bodoch:

2.1 Odporúčaný variant na základe správy o hodnotení

Spracovatelia správy o hodnotení na základe metodiky multikriteriálneho hodnotenia, ako aj posúdenia nultého variantu, došli spracovatelia k nasledovnému poradiu variantov :

1. Variant V3 - (modrý), resp. jeho kombinácia so svetlomodrým subvariantom V3d.
2. Variant V1 - (červený)
3. Kombinácia variantu V1 s bordovým subvariantom V1h
4. Kombinácia variantu V1 s hnedým subvariantom V1a a zeleným variantom V2

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov činnosti na životné prostredie a vyššie uvedených skutočností odporúčajú realizáciu kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d.

2.2 Odporúčaný variant v stanoviskách a z verejných prerokovaní

Tabuľka: Odporúčaný variant v stanoviskách k správe o hodnotení

Dotknutý orgán, obec alebo verejnosť		Odporúčaný resp. neodporúčaný variant						Požiadavky a iné.
		V1,resp. V1+V1h		V1+V1a+V2		V3resp. V3+V3d		
		za	proti	za	proti	za	proti	
Rezort. orgán	MDPT SR					X		
Obec	Mesto Ružomberok	X		X		X		
	Mesto Dolný Kubín							Kombinácia modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. V prípade, že nebude odporúčaný modrý variant V3 so svetlomodrým subvariantom V3d akceptovaný, trvá na pôvodnom uznesení Mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne realizovať zelený variantom V2
	Obec Žaškov							Nezaslali stanovisko ku Správe
	Obec Itebné							Nezaslali stanovisko ku Správe
	Obec Veličná							Nezaslali stanovisko ku Správe

	Obec Oravská Poruba	X				X		Neprijateľné V1d a V1d.
	Obec Hubová							Obecné zastupiteľstvo obce Hubová súhlasí so správou
	Obec Švošov	X		X		X		
	Obec Komjatná		X		X		X	
	Obec Jasenová							Nezaslali stanovisko ku Správe
	Obec Vyšný Kubín		X(V1h)					Nesúhlasí so subvariantom V1h (bordový)
	Obec Leštiny	X						
	Obec Bziny							Nezaslali stanovisko ku Správe
	Obec Medzibrodie nad Oravou	X		X		X		Požaduje prístupy na pozemky, protihlukovú stenu
Dotkn. orgán	MV SR					X		
	MO SR					X		
	Žilinský samosprávny kraj							Územný plán VÚC Žilinského kraja v tomto úseku navrhuje rýchlostnú cestu R3 variantne, v trasách Dolný Kubín - Ružomberok, alebo Dolný Kubín - Kľačany, navrhovaná trasa R3 cez k.ú. Komjatná je nová trasa.
	Krajský úrad životného prostredia Žilina					X		Odporúča opatr.
	Krajský pozemkový úrad Žilina					X		Odporúča opatr.
	Regionálny úrad verejného zdravotníctva Dolný Kubín					X		
	Regionálny úrad verejného zdravotníctva Liptovský Mikuláš					X		
	Obvodný úrad v D.K., odbor krízového riadenia							Nezaslali stanovisko ku Správe
	Obv. úrad v Ružomberku, odbor krízového riadenia	X		X		X		
	Obvodný lesný úrad Dolný Kubín					X		
	Obvodný lesný úrad Ružomberok							Nezaslali stanovisko ku Správe
	ŠOP SR, S-CHKO Kysuce, Správa NP Malá Fatra							Netýka sa ich zaslali na Správe TANAP
	Úrad pre reguláciu železničnej dopravy	X		X		X		
	Obvodný úrad životného prostredia Dolný Kubín					X		Odporúča opatrenia.
	Obvodný úrad životného prostredia Ružomberok					X		Nemá pripomienky.

	Obvodný úrad pre cestnú dopravu a PK Dolný Kubín					X		Alternatívne V1
	Obvodný úrad pre cestnú dopravu a PK Ružomberok							Nemá námietky
	Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ Dolný Kubín							Súhlasí bez pripomienok.
	Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ Ružomberok	X		X		X		
	SVP, š. p., Odštepny závod Piešťany					X		
	MŽP SR, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny					X		Odporúča opatrenia.
	ŠOP SR, Správa TANAP					X		Odporúča opatrenia .
	ŠOP SR, Správa slovenských jaskýň, Liptovský Mikuláš							Dodržať zákon o jaskyniach
	Obvodný banský úrad, Prievidza					X		
Verejn.	Ivan STANA, Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín,					X		
	Ing. Viliam STANA, Timravina 909/1 A, 026 01 Dolný Kubín					X		
	RNDr. Květoslava STANOVÁ, Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín					X		
	Iveta STANOVA. Timravina 909/1 A. 026 01 Dolný Kubín					X		
	Bc. Ivana STANOVA, Timravina 909/1 A, 026 01 Dolný Kubín							
	Bc. Táňa Kaučáriková, Mierová 1967/12, 026 01 Dolný Kubín		X			X		
	Miloš Dieška , Medzihradská 1367/4, 026 01 Dolný Kubín,					X		
	Ing. Milan Balek, ul. Hergottova 149/1, 900 21 Svätý Jur				X	X		
	Rastislav Lesay, Matušková 1640/14, 026 01 Dolný Kubín					X		
	Drevodomy, s.r.o., nám. SNP 2/2, 015 01 Rajec, zo dňa 22.2.2011				X		X	
	Ing. Milada Perháčová, Ing. Lubor Perhác, Vyšnokubínska 274, 027 01 Vyšný Kubín		X			X		
	Petícia proti rozhodnutiu mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne z 29.10.2009 otrase rýchlostnej komunikácie R3 tzv. zelený variant					X	X	251 občanov
	Občania mesta Dolný Kubín nesúhlas s návrhom vrianu V2 (zeleným)	X				X		888 občanov
	Ing. Pavol Jurčík, člen petičného výboru, Pod Stranou 161, 034 96 Komjatná		X		X		X	
	Ing. Rudolf Valentíny, Patizánska cesta 2944/20, 026 01 Dolný Kubín							Bledomodrý variant viesť cca 200m od domov resp. prípadne navrhuje vedenie tunela bez vyústenia v tejto lokalite ako jedného súvislého od vstupu pri Vyšnom Kubíne až po vyústenie pri obci Bziny

Tatiana Antalova, Bysterecká 2066/11, 026 01 Dolný Kubín,		X					
Ing. Iveta Müllerová, bytom : ul. Matušková 1640/14-27, 026 01 Dolný Kubín							
Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava		X		X		X	Proti navrhovanej činnosti.
Anna Kustrová. Janošková 59. 026 01 Dolný Kubín,		X			X		
Stanovisko občanov k riešeniu obchvatu R3 - mesta Dolný Kubín - časť Medzihradné							Bledomodrý variant viest' cca 200m od domov resp. Prípadne navrhujú vedenie tunela bez vyústenia v tejto lokalite ako jedného súvislého od vstupu pri Vyšnom Kubíne až po vyústenie pri obci Bziny 20 občanov
Norbert Kustra, Janošková 59, 026 01 Dolný Kubín + občania mesta Dolný Kubín		X			X		36 občanov.
Eva Fedorová, Matúšková 1639/12, 026 01 Dolný Kubín		X			X		
Ing. Ján Šimún, ul. M. Hamuliaka 1415/30, 026 01 Dolný Kubín			X				
Slachtová Iveta, Šlachta Simon, Matušková 1640/14, Dolný Kubín,		X	X				
Franková Helena, Franko Peter, Matušková 1640/14, Dolný Kubín		X	X				
Franková Helena, Franko Peter, Matušková 1640/14, Dolný Kubín							
Viera Oravcová, Matúšková 14, 026 01 Dolný Kubín			X		X		
Andrej Furinda, 1527-7/19, 026 01 Dolný Kubín					X		
Jozef Napšínský, mail: jozefnepsinsky@gmail.com		X			X		
Iveta Kolláriková s manželom Petrom, Matušková 1640/14-34, 026 01 Dolný Kubín		X	X		X		
Peter Ostrihoň Kocmal 478/26 026 01 Dolný Kubín,				X	X		13 občanov
PhDr. Maria Kováčová 1640/14, 026 01 Dolný Kubín		X	X		X		
Ing. Milan Britvig PhD, Matúšková 1640/23, 026 01 Dolný Kubín			X		X		Ak nie, tak variant V1+V1a+V2
Ing. Juraj Kianička, M. Hattalu 2159/34 026 01 Dolný Kubín					X		
Ing. Milan Balek, ul. Andreja Halašu 733/47, Dolný Kubín - Záskanie				X	X		
Marek Madera Zochová 1136/39, Dolný Kubín 0260					X		
Petícia občanov, Kontaktná osoba s verejnou správou : Jozef Greško, Tulská 2005/1 Dolný Kubín		X			X		25 podpisov

Tabuľka: Odporúčaná variant z verejných prerokovaní

Verejné prerokovanie		Odporúčaná resp. neodporúčaná variant						Požiadavky a iné.
		V1,resp. V1+V1h		V1+V1a+V2		V3resp. V3+V3d		
		za	proti	za	proti	za	proti	
V Oravskej Porube dňa 16.2.2011 o 15,00 hod.	Prijaté závery	Rokovanie prebehlo v slušnej a komunikatívnej atmosfére. Občania dotknutých obcí súhlasia s vedením trasy modrým variantom V3 , ktorý je vo väčšine trasy totožný s červeným variantom V1						
	Obec Žaškov					X		Súhlasí so záznamom z VP.
	Obec Istebné	X				X		Nemajú námietky proti červenému a modrému variantu.
	Obec Veličná							Nesúhlasí s variantom zeleným
	Obec Oravská Poruba					X		Súhlasí so záznamom z VP.
V Komjatnej dňa 16.2.2011 o 17,30 hod.	Prijaté závery	<ul style="list-style-type: none">Rokovanie prebehlo v rušnej atmosfére.Cez dotknuté obce prechádza v prevažnej miere len modrý variant rýchlostnej cesty R3. Do diskusie sa zapojili väčšinou občania obce Komjatná, ktorí neboli celkom spokojní s výberom trasy cez ich kataster a nesúhlasia ani s predloženým posunom trasy modrého variantu V3.Požadujú trasovanie rýchlostnej cesty zeleným variantom V2 v smere na Kľačany aj napriek tomu, že na verejnom prerokovaní bol opakované vysvetlený dôvod opustenia od tohto koridoru. (životné prostredie, veľmi úzky koridor a niekoľko tunelov).Vzhľadom k tomu, že rýchlostná cesta R3 len prechádza ich katastrom, požadujú ako kompenzáciu dostavanie cesty III/0701 medzi Žaškovom a Komjatnou dĺžky cca 2km a nové prepojenie obce Komjatná s obcou Švošov dĺžky cca 3,5 km. Stanovisko navrhovateľa: <ul style="list-style-type: none">Trasa rýchlostnej cesty R3 bola modrým variantom V3 maximálne odsunutá od obce Komjatná až na hranice s katastrom obce Žaškov a vedie úplne mimo ich zastavanú časť (vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby je 120 – 900m) a nedotýka sa ani rozvojových území obce.Trasa rýchlostnej cesty R3 v tomto území je umiestnená veľmi vhodne vzhľadom na morfológiu terénu, z hľadiska technicko-ekonomického, environmentálneho, ale i z hľadiska vzdialenosti križovatiek na diaľnici D1. Naopak, je to jediný a veľmi vhodný variant rýchlostnej cesty R3, spájajúci dolnú a hornú Oravu s diaľnicou D1 bez nutnosti budovania novej súbežnej cesty (ostanú zachované existujúce cesty I/70 na Kľačany a I/59 na Ružomberok).						
	Mesto Ružomberok							Mesto Ružomberok so záznamom súhlasí bez pripomienok.
	Obec Hubová							Obec Hubová súhlasí. So záznamom.
	Obec Švošov	X		X		X		Požadujú zachovať prístupy, cesty, potoky a vysporiadanie pozemkov.
	Obec Komjatná		X		X		X	Záznam bol zaslaný všetkým terajším aj minulým poslancom OZ na pripomienkovanie. k záznamu nebola vznesená žiadna pripomienka.

V Dolnom Kubíne dňa 17.2.2011 o 15,00 hod.	Prijaté závery	<ul style="list-style-type: none"> Rokovanie prebehlo v rušnej atmosfére. Verejného prerokovania sa zúčastnili obyvatelia Dolného Kubína hlavne z miestnych častí, ktorých sa priamo dotýka červený variant V1 a s jeho trasovaním nesúhlasia. Občania Dolného Kubína súhlasia s návrhom nového modrého variantu V3, prípadne s jeho bledomodrou modifikáciou V3d. Vzhľadom k tomu, že boli prítomní občania zástupcom MDVRR SR informovaní o dlhodobom odsune realizácie tunelového variantu (o 20 – 30 rokov), prítomná verejnosť aj naďalej nesúhlasí s červeným variantom - V1 a trvá na výsledku hlasovania z mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne dňa 3.11.2009, t. z. požadujú zelený variant – V2. Navrhovateľ (NDS) konštatuje, že zelený variant V2 je síce navrhnutý podľa návrhu Územného plánu mesta, ale je to najdlhší variant s náročnými mostnými konštrukciami ponad údolie pri Malom Bysterci a cez priemyselnú zónu (Mokrad' – Kňazka) a len o málo lacnejší ako modrý tunelový variant. (Poznámka: Návrh územného plánu mesta Dolný Kubín sa spracovával v r. 2002 a riešil iba preložku cesty I/59 v smere na Kľačany). 					
	Mesto Dolný Kubín					X	Mesto Dolný Kubín odporúča realizáciu kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. V prípade, že nebude nami odporúčaný modrý variant V3 so svetlomodrým subvariantom V3d akceptovaný, trváme na pôvodnom uznesení Mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne č. 251/2009 zo dňa 29.10.2009. t.j. zeleným variantom V2 s
	Obec Jasenová		X				Poslanci OZ sú za najlacnejšiu alternatívu.
	Obec Vyšný Kubín					X	Súhlasí so záznamom
	Obec Leštiny		X				Navrhuje riešenie budovania variant číslo 1 červený
	Obec Bziny					X	Súhlasí s variantom modrým V3.
	Obec Medzibrodie nad Oravou					X	Požadujú zapísať ich pripomienky a k ostatným veciam v zázname nemajú pripomienky.

Z došlých stanovísk je možné konštatovať, že :

- časť občanov je proti variantu V1 a sú za variant V3 resp. variant V1+V1a+V2
- časť občanov je proti variantu V1+V1a+V2 a sú za variant V3 resp. variant V1
- proti subvariantu V1h sú občania Medzihradného
- občania Komjatnej sú proti všetkým variantom , ktoré prechádzajú ich katastrom.
- dotknuté orgány
 - za variant V3 16
 - za všetky varianty 4
 - nepreferovali žiadny 6

Z verejných prerokovaní vyplynulo:

V Oravskej Porube pre obce: Oravská Poruba, Žaškov, Istebné a Veličná.

- Občania dotknutých obcí súhlasia s vedením trasy **modrým variantom V3**, ktorý je vo väčšine trasy totožný s červeným variantom V1

V Komjatnej pre obce Komjatná, Svošov, Hubová, mesto Ružomberok, MČ Hrboltová

- Cez dotknuté obce prechádza len **modrý variant rýchlostnej cesty R3**. Do diskusie sa zapojili väčšinou občania obce Komjatná **nesúhlasia s predloženým posunom trasy modrého variantu V3**.
- Požadujú trasovanie rýchlostnej cesty zeleným variantom V2 v smere na Kľačany

Stanovisko navrhovateľa:

- Trasa rýchlostnej cesty R3 bola modrým variantom V3 maximálne odsunutá od obce Komjatná až na hranice s katastrom obce Žaškov a vedie **úplne mimo ich zastavanú časť** (vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby je 120 – 900 m) a **nedotýka sa ani rozvojových území obce**.
- Trasa rýchlostnej cesty R3 v tomto území je umiestnená veľmi vhodne vzhľadom na morfológiu terénu, z hľadiska technicko-ekonomického, environmentálneho, ale i z hľadiska vzdialenosti križovatiek na diaľnici D1. Naopak, je to jediný a veľmi vhodný variant rýchlostnej cesty R3, spájajúci dolnú a hornú Oravu s diaľnicou D1 bez nutnosti budovania novej súbežnej cesty (ostanú zachované existujúce cesty I/70 na Kľačany a I/59 na Ružomberok).

V Dolnom Kubíne pre mesto Dolný Kubín a obce: Jasenová, Vyšný Kubín, Leštiny, Bziny a Medzibrodie nad Oravou

- Občania Dolného Kubína súhlasia s návrhom nového modrého variantu V3, prípadne s jeho bledomodrou modifikáciou V3d.
- Vzhľadom k tomu, že boli prítomní občania zástupcom MDVRR SR informovaní o dlhodobom odsune realizácie tunelového variantu (o 20 – 30 rokov), prítomná verejnosť aj naďalej nesúhlasí s červeným variantom - V1 a trvá na výsledku hlasovania z mestského zastupiteľstva v Dolnom Kubíne dňa 3.11.2009, tzn. požadujú zelený variant – V2.
- Navrhovateľ (NDS) konštatuje, že zelený variant V2 je síce navrhnutý podľa návrhu Územného plánu mesta, ale je to najdlhší variant s náročnými mostnými konštrukciami ponad údolie pri Malom Bysterci a cez priemyselnú zónu (Mokrad' – Kňažia) a len o málo lacnejší ako modrý tunelový variant.
(Poznámka: Návrh územného plánu mesta Dolný Kubín sa spracovával v r. 2002 a riešil čiastočnú preložku cesty I/59 v smere na Kľačany a preložku cesty I/70 v náročnom teréne bez doloženia parametrov smerových a výškových oblúkov, ako aj sklonových pomerov).

Z uvedeného je zrejmé, že z posudzovaných variantov je najpriateľnejší variant **V3 modrý resp. jeho kombinácia so svetlomodrým subvariantom V3d**.

2.3 Odporúčané riešenie na základe celého priebehu posudzovania

Na základe priebehu celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti (technická dokumentácia, zámer, správa o hodnotení, stanoviská, záznamy z verejných prerokovaní, TŠ, doplnok k TŠ, stanoviskami, ÚPD, prípravy a možnosti finančného zabezpečenia, nadväzných stavieb) ako aj jednaní počas spracovávania a odborného posudku je možné

konštatovať, že vzhľadom na potrebu vybudovania „Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1“

odporúča sa postupovať nasledovne:

realizovať rýchlostnú cestu vo variante V3 modrý, resp. jeho kombinácie so svetlomodrým subvariantom V3d v nasledovných etapách:

- v úseku od 10,650 (MÚK Dolný Kubín – Juh) – po km 17,254 (MÚK Dolný Kubín – Sever)
- realizácia úseku od 0,000 km (MÚK Hubová) - po 10,650 km (MÚK Dolný Kubín - Juh) – po zabezpečení kladného vyjadrenia obce Komjatná. V prípade, ak nepríde k dohode s obcou Komjatná, vzhľadom na nezáväzný charakter záverečného stanoviska, MDVRR SR je oprávnené vydať rozhodnutie o ďalšom postupe prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1.

Záver:

- odporúča sa vykonať (navrhovateľ s rezortným orgánom) samostatné prerokovanie s občanmi a predstaviteľmi obce Komjatná k dosiahnutiu kladného vyjadrenia obce
- v prípade, že nedôjde k dohode, bude potrebné rozhodnutie ministra dopravy, aby určil ďalší postup pri pokračovaní prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R3 v úseku Dolný Kubín – diaľnica D1.

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti

Z návrhu technického riešenia, jeho environmentálneho hodnotenia v správe o hodnotení, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, obcí ako aj na základe odporúčaní z posudku na správu o hodnotení, stanovujeme okrem vyššie uvedených ďalšie podmienky pre nasledujúcu fázu prípravy aj realizácie:

Územnoplánovacie opatrenia

Po vybraní optimálnej trasy v záverečnom stanovisku MŽP SR zapracovať do existujúcich a pripravovaných územnoplánovacích dokumentácií VÚC Žilinského kraja, mesta Dolný Kubín a dotknutých obcí.

Technické opatrenia

Na základe zhodnotenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie v predloženej dokumentácii odporúčame doplniť technické opatrenia na minimalizáciu, resp. elimináciu negatívnych účinkov navrhovanej činnosti na životné prostredie v nasledovnom:

Opatrenia pre **úpravu vedenia** a technického riešenia rýchlostnej cesty v dotknutom území:

- v km 2,500 - 3,500 navrhnuť a realizovať také technické opatrenia, ktoré jednoznačne budú eliminovať hluk z prevádzky na rýchlostnej ceste,
- prebytočná zemina, ktorá nebude využitá na úpravu terénu stavby, môže byť vyvezená iba na lokalitu dohodnutú s orgánom ochrany prírody. Na skládovanie zeminy (aj dočasné) je neprípustné využívať močiarne biotopy a iné biotopy chránených druhov rastlín a živočíchov. Nevyužívať napr. vodné toky a ich brehové porasty.

Opatrenia pre ochranu **obyvateľstva** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- nepriaznivé účinky hluku, vibrácií a znečistenia ovzdušia v etape výstavby treba čiastočne eliminovať umiestnením prístupových ciest na stavenisko a stavebných dvorov mimo obytných zón obcí. Vzhľadom na to, že prístup na stavenisko však bude možný iba po existujúcej cestnej sieti, ktorá miestami vedie intravilánmi obcí, nepriaznivé vplyvy

bude potrebné minimalizovať organizáciou výstavby.

- nepriaznivé účinky hluku počas prevádzky pôsobiace na obytné zóny eliminovať protihlukovými clonami upresnenými po podrobnom zameraní a vypracovaní novej *Hlukovej štúdie*. Podľa hlukovej štúdie vplyvom hodnotenej činnosti bude prekročená prípustná hladina hluku už v dobe spustenia R3 do užívania, preto je potrebné navrhnuť protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku v navrhovaných lokalitách podľa vypracovaných hlukových štúdií už v čase výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty. Hlukové štúdie zohľadňujú aj rozvojové plochy podľa platnej ÚPD.
- pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko - organizačnými opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie vyššie spomínaných vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru.
- počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť realizáciu monitoringu.

Opatrenia pre ochranu **horninového prostredia a reliéfu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- ochranu horninového prostredia pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
- počas prevádzky je potrebné zabezpečiť pokračovanie monitoringu vo vybraných lokalitách.
- vzhľadom na veľmi zložité inžinierskogeologické a geotechnické pomery realizovať inžinierskogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov optimalizovať trasu odporúčaného variantu a navrhnuť dostatočný rozsah sanačných opatrení na zabezpečenie najmä stability horninového prostredia.
- pri návrhu zakladania stavby prijať stavebnotechnické opatrenia podľa odporúčaní z inžinierskogeologického prieskumu na bezpečný a racionálny spôsob zakladania stavby.
- navrhnuť optimálne technológie razenia tunelov a zakladania mostných objektov.
- spracovať štúdiu racionálneho využitia vyťaženej horninového materiálu.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k neželaným únikom ropných látok do horninového prírodného prostredia.
- prijať protierózne opatrenia s vegetačnými úpravami obnažených svahov zárezov.
- navrhovaná činnosť je považovaná z technického hľadiska za veľmi náročnú a v zložitých geotechnických podmienkach, preto je potrebné zabezpečiť počas realizácie geologický dozor stavby a geotechnický monitoring.
- v úsekoch, ktoré prechádzajú potenciálnymi zosuvmi je potrebné po dôkladnom stabiliznom posúdení počítať so stabilizáciou zosuvov odvodnením, úpravou podložia, zárubnými múrmi kotvenými a pilóťovými stenami.
- vypracovať podrobné technické riešenie spôsobu a rozsahu stabilizácie svahov v okolí rýchlostnej komunikácie.
- nestabilné, odkryté zárezové svahy bude potrebné chrániť proti erózii a zvetrávaniu (ekomúry, ochranný prísyp).

Opatrenia pre ochranu **povrchových a podzemných vôd** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- Pri návrhu komunikácie je potrebné prísne dbať na ochranu podzemných a povrchových vôd, ochranu vodárenských zdrojov a vodohospodársky významných vodných tokov podľa zák. č. 364/2004 Z.z. o vodách. Osobitne prihliadať na zrealizované záchyty prameňov pitnej vody, ochranné pásma vodárenských zdrojov a podmienky dohodnúť s príslušným správcom. Taktiež je potrebné rešpektovať aj jestvujúce momentálne nezachytené zdroje pitnej vody v danom území.

V etape prípravy z hľadiska ochrany povrchových vôd je potrebné:

- úpravu, resp. preložku vodných tokov v maximálnej miere realizovať v rámci zásad revitalizácie vodných tokov.
- v prípade prehradenia vodných tokov postupovať tak, aby nedošlo k vysušeniu koryt, alebo ich častí a aby bol zachovaný sanitárny prietok.
- zásahy do koryta rieky Orava a Jasenovského potoka nerealizovať v mesiacoch ťahu rýb na neresiská tzn. apríl, máj, jún, september, október.
- optimalizovať návrh systému odvodnenia vozovky kanalizáciou s umiestnením ORL a odkanalizovania prevádzkových objektov navrhovanej činnosti s prečistením odpadových vôd.
- navrhnúť pri zakladaní mostných objektov minimálny zásah do koryta premostených tokov, neumiestňovať stĺpy mostu do koryta rieky.
- v rámci technických možností zvážiť trasovanie variantu V3 v kilometri 0,5 až 3,0 z dôvodu prekládky vodného toku Komjatná,
- vypracovať osobitný projekt v súvislosti s prekládkami vodných tokov, predložiť ho na pripomienkovanie Štátnej ochrane prírody SR a Slovenskému rybárskemu zväzu,
- premostenia realizovať tak, aby dochádzalo k čo najmenším zásahom do brehových porastov a aby sa pod mostmi vytvoril dostatočný priestor pre migrujúce druhy živočíchov. Situovanie premostení rieky Oravy a Váhu odporúčame konzultovať s regionálnymi pracoviskami Štátnej ochrany prírody SR,

V etape výstavby je potrebné:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám.
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel.
- nahradiť používanie chlórovaných minerálnych motorových, prevodových a mazacích olejov za druhy bez obsahu zlúčenín chlóru.
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie.
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením.
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením.
- zabezpečiť odkanalizovanie sociálnych objektov zariadenia staveniska s prečistením odpadových vôd a pred únikom kontaminovaných vody.
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby.

V etape prípravy z hľadiska ochrany podzemných vôd je potrebné:

- vykonať podrobný hydrogeologický prieskum zameraný na drenážny účinok a ovplyvnenie režimu a kvality podzemných vôd v tuneloch.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel.
- nezriaďovať stavebné dvory v územiach, kde priepustnejšie horninové prostredie vychádza priamo na povrch alebo je tesne pri povrchu resp. v tesnej blízkosti povrchových tokov.
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením.
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením.
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby hodnotenej činnosti.
- zabezpečiť hydrogeologický monitoring počas výstavby v dotknutých oblastiach vodných zdrojov.
- odpadové vody z výroby betónu, čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), vypúšťať do tokov vyhovujúcich prietokov až po ich odsedimentovaní a odolejovaní cez ORL tak, aby sa neprekročili koncentrácie stanovené príslušnými predpismi.
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na vhodnú ČOV.
- oplachy zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt do recipientov odvieť po ich odsedimentovaní.
- odpadové vody zo skladov olejov a výdajní PHM dôsledne odsedimentovať a odolejovať.
- splachy zo skladov stavebných chemikálií a iných chemických prípravkov akumulovať vo vodotesných nádržiach a vyvážať na zneškodnenie v príslušných zariadeniach.

Protipovodňové opatrenia

- Pri povrchových tokoch dochádza v jarňách mesiacoch, ale hlavne v dôsledku letných prírvalových dažďov ojedinele k vyliatiu povrchovej vody z koryta. Danú skutočnosť je potrebné zohľadňovať pri realizácii mostných objektov a časti trás vedených v dotyku s povrchovými tokmi a pri trasách vedených v údoliach tokov na násypoch. Ochranu jednotlivých objektov rýchlostnej cesty je dôležité zabezpečiť ich dimenzovaním proti veľkým vodám (Q100 a viac), prípadne úpravami korýt vodných tokov. Pred výstavbou rýchlostnej cesty je potrebné vypracovať povodňové plány na ochranu stavby cesty a súvisiacich stavebných zariadení.

Opatrenia pre ochranu **pôdneho fondu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- zhrnutie a manipulácia s ornicou a podorničnou vrstvou musí byť v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany PPF.
- manipulácia s hrabankou a odstránenie pňov a koreňov musí byť v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany LPF.
- ochranu pôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
- spätnú rekultiváciu dočasných záberov PPF a LPF, vybúraných vozoviek a pod. je potrebné riešiť podľa rozhodnutia príslušného orgánu a projektu rekultivácie v ďalšom stupni PD.
- na dočasné deponovanie materiálov (napr. zeminy z výkopov) je potrebné využiť málo

hodnotné nepoľnohospodárske plochy, napr. plochy po ťažbe štrkov a pod.

Opatrenia pre ochranu **prírody** (faunu, flóru, biotopy, chránené územia a ÚSES) pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- vzhľadom na veľký objem zemných prác a presun hmôt v súvislosti s realizáciou stavby navrhnuť účinné opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín a ruderalizácie pri zemných prácach, doprave, manipulácii a deponovaní zeminy a vytŕaženého materiálu.
- príslušný orgán ochrany prírody a krajiny požiadať o výnimku zo zakázaných činností a súhlas na vykonávanie činností na území, na ktorom platí 4. stupeň ochrany podľa § 15 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.
- premostenia realizovať tak, aby dochádzalo k čo najmenším zásahom do brehových porastov a aby sa pod mostmi vytvoril dostatočný migračný priestor pre voľne žijúce druhy živočíchov. V mieste situovania mostu cez rieku Orava šírku výrubu na oboch brehoch prekonzultovať so Správou CHKO Horná Orava. Vzhľadom na situovanie v predmetnom území regionálneho terestrického biokoridoru Veľká Fatra (Chočské vrchy) do mapových príloh doplniť lokalizáciu všetkých nadchodov (premostení) široké min. 5m a vysoké min. 2 m pre migráciu zveri tzv. ekoduktov, ako aj všetky priepusty pre migráciu hydrických živočíchov drobných foriem.
- zásahy do koryta rieky Orava a Jasenovského potoka nerealizovať v mesiacoch ťahu rýb na neresiská tzn. apríl – máj – jún, september - október.
- v prípade prehradenia vodných tokov postupovať tak, aby nedošlo k vysušeniu korýt, alebo ich častí a aby bol zachovaný sanitárny prietok na úrovni Q_{210} .
- výrub lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť výlučne v mimo hniezdnom období.
- minimalizovať zásah do brehových porastov, vyhnúť sa devastácii brehov vodných tokov.
- pri osadzovaní pilierov mostných objektov vyhnúť sa zásahu do toku a brehov toku.
- pri úprave dna a brehov premostňovaných vodných tokov používať prírodné materiály.
- medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom.
- zabezpečiť minimálnu podchodenú výšku pri menších vodných tokoch - 2,60 m.
- stavebné dvory, parky techniky a iné sprievodné stavebné objekty umiestniť do územia s malou druhovou diverziou.
- pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie mimo cenné územia a minimalizovať ho v priestore biokoridorov.
- po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehové porasty autochtónnymi drevinami.
- vypracovať projekt biologickej revitalizácie územia v úsekoch trasovania komunikácie cez alebo v blízkosti hodnotných biotopov, s cieľom zabezpečiť ich ochranu vymedzením nevyhnutného záberu a ochranou oplotením pred poškodením mechanizmami.
- realizovať vegetačné úpravy svahov komunikácie - zárezov a násypov, tunelových portálov, stredného deliaceho pásu aj vnútro križovatkových priestorov.
- prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situovať v rámci možností mimo chránených území a prvkov ÚSES v spolupráci s orgánmi ochrany prírody a obcí.
- všetky dočasne odprírodnené plochy počas výstavby rýchlostnej cesty v chránených územiach uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu pri využití vhodných vegetačných úprav.
- opatrenie dôležité najmä z pohľadu zamedzenia šírenia nepôvodných, prípadne až

invázných, druhov rastlín do prírodného prostredia. Pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri rýchlostnej ceste využívať najmä stanovište pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne.

- navrhnúť v spolupráci so orgánom ochrany prírody miesta na obojstranné opltenie cestnej komunikácie, aby nedochádzalo k stretom živočíchov s automobilmi.

Opatrenia pre ochranu **krajinného obrazu a scenérie krajiny** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- k opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na svahoch komunikácie. Zároveň tieto úpravy, prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v poľnohospodárskej krajine. Výber druhovej skladby stromov a krov sa musí orientovať na pôvodné typické druhy sledovaného územia. Návrh druhovej skladby drevín, ktoré sa použijú na úpravu svahov je potrebné odsúhlasiť s príslušným orgánom ochrany prírody. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení komunikácie a križovatiek v krajine, je rekultivácia poškodeného územia, ktorou sa vytvoria vhodné podmienky pre následnú revitalizáciu, tzn. obnovenie biotickej zložky krajiny a to tak po stránke fyzickej, ako aj funkčnej.

Opatrenia pre ochranu **archeologických nálezísk** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty: v ďalšom stupni PD je potrebné zrealizovať archeologický prieskum a navrhnúť potrebné opatrenia.

Opatrenia pre **poľnohospodársku a lesohospodársku výrobu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- počas výstavby aj prevádzky je potrebné zabezpečiť prístup techniky a obsluhy územia pre poľnohospodársku a lesohospodársku činnosť a navrhované mostné objekty riešiť v dostatočnej podchodnej svetlosti a šírke. Technický návrh je potrebné odsúhlasiť s dotknutými poľnohospodárskymi a lesnými podnikmi.
- v dôsledku zmien honov preložky poľných ciest a mosty musia zohľadňovať nové projekty pozemkových úprav.
- pre minimalizovanie nepriaznivých vplyvov zámeru na lesné hospodárstvo bude potrebné v pahorkatinných, strmších svahoch odstránených lesných úsekoch opätovné spevnenie okolia koridoru navrhovanej činnosti výsadbou vhodných kríkových skupín a stromov v rámci vegetačných úprav po ukončení výstavby navrhovanej činnosti, výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach.
- po prerokovaní s Krajským lesným úradom v Žiline zvážiť uplatnenie opatrení, ktoré uviedol v stanovisku č. 2010/00270-02/CHO zo dňa 08.03.2010.

Opatrenia pre činnosť **poľovních a rybárskych združení** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty: v ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné skoordinať požiadavky dotknutých poľovních združení vzhľadom na vedenie trasy diaľnice cez poľovné revíry a zapracovať ich do ďalšieho stupňa PD.

Kompenzačné opatrenia

Kompenzačné opatrenia sa týkajú:

- kompenzačné opatrenia týkajúce sa **pôd** vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona c. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

- kompenzačné opatrenia týkajúce sa **lesov** vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch.
- kompenzačné opatrenia týkajúce sa **výrubu drevín**, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z. z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín.
- kompenzácie za **majetkové ujmy** sa budú riešiť podľa platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých subjektov, zastupiteľstva dotknutých obcí.
- kompenzačné opatrenia za zásah **do biotopov európskeho významu** riešiť podľa platnej legislatívy.

Organizačné a prevádzkové opatrenia

Hlavným cieľom organizačných a prevádzkových opatrení je predchádzať nepredvídaným situáciám, najmä haváriám, pracovným a prevádzkovým poruchám, resp. iným škodám, nadmernému vzniku odpadov a zosúladiť pracovné a technologické postupy s platnou legislatívou a príslušnými technickými normami. Ide o vypracovanie hlavne *plánu organizácie výstavby (POV), havarijných plánov, manipulačných a prevádzkových poriadkov, programov odpadového hospodárstva, organizačných smerníc na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalších*. Súčasťou plánov je aj materiálo-technické vybavenie na ich realizáciu.

V priebehu výstavby sa zmiernenie vyššie uvedených negatívnych účinkov na životné prostredie dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach i pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami, spevnením plôch pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov, so zamedzením možnosti znečistenia podlažia a príľahlých tokov, očistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na príľahlé cesty, nepretržitým udrzovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti) a zabezpečením dokonalého odvedenia zrážkových i podzemných vôd zo staveniska.

Výstavba rýchlostnej cesty si vzhľadom na nedostatok násypových zemín z vlastných výkopov bude vyžadovať zriadenie zemníkov. Podmienky pre výber lokality je potrebné primerane prispôbiť všeobecným požiadavkám na ochranu všetkých zložiek životného prostredia.

Iné opatrenia

- v prípade objavenia podzemných priestorov (jaskýň) počas výstavby rýchlostnej cesty R3 je podľa § 24 ods. 13 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny potrebné nahlásiť túto skutočnosť orgánu ochrany prírody.
- obec Medzibrodie nad Oravou pripravuje Dodatok č. 1 pre územno - zastavovací plán obce. Vzhľadom na to, že sa individuálna výstavba priblíži k plánovanej R3 vzdušnou čiarou asi na 130 metrov od križovatky Dolný Kubín - Sever smerom na Oravský Podzámok je potrebné navrhnuť a vybudovať protihlukovú stenu.
- bledomodrý variant viesť cca 200m od domov v obce Bziny.
- riešiť umiestnenie tunelových portálov v lokalite Dolného Kubína - Srňacie a premostenia potoka tak, aby bolo realizované minimálne 200 metrov od nakreslenej slabomodrej osi tunelov smerom na Srňacie cca 500 metrov od miesta prezentovaného premostenia tunelov.

Ďalšie opatrenia vo fáze prípravy vybraného variantu:

- inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické riešenie stavby hlavne v miestach budúcich tunelov a svahových deformácií.
- vykonať Biotický prieskum v dotknutých chránených územiach.
- inventarizáciu biotopov a ich spoločenské ohodnotenie.
- archeologický prieskum.
- pedologický prieskum.
- dendrologický prieskum.
- protikorózný a geoelektrický prieskum.
- upresniť navrhované opatrenia v chránených územiach, priestorové riešenie navrhovaných ekoduktov a multifunkčných bariér v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR.
- upresniť zdroje násypového materiálu.
- navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa.
- navrhnuť revitalizačné a vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia t. j. využiť predovšetkým geograficky pôvodných a tradičných druhov drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov).
- zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrytkového materiálu.
- vypracovať projekt nakladania s odpadmi.
- pre etapu prevádzky komunikácie je prevádzkovateľ povinný vypracovať program odpadového hospodárstva.
- osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
- riešiť stretý záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení.
- v technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov v chránených územiach.
- navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
- vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu) v bodoch určených v záverečnom stanovisku
- vypracovať plán organizácie výstavby
- zabezpečiť environmentálny dozor výstavby.
- v predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v trase navrhovanej komunikácie podľa platnej legislatívy.
- ak stavba, resp. jej časť je situovaná do ochranného pásma dráhy, je potrebné vyžiadať si od Úradu pre reguláciu ŽD záväzného stanovisko, inak nebude súhlasiť s vydaním stavebného povolenia.
- zachovať doterajšiu cestu spájajúcu obce Komjatnú a Švošov a jej napojenie na cestu III. triedy z Hrboltovej. Komunikácie medzi obcami Komjatná - Švošov a Švošov - Hrboltová spevniť tak, aby mohli byť využívané motorovými vozidlami a cyklistami. Zachovať doterajšie napojenie lesnej cesty z katastra Hrboltová „Raveň - Komjatská dolina“ na cestu Komjatná - Švošov. Zachovať asfaltovú cestu Švošov - Komjatná a zároveň ju upraviť a preasfaltovať po dokončení rýchlostnej cesty R3 na šírkové parametre cca 4 - 4,5 m.
- zabezpečiť, aby vlastníci v dotknutých územiach mali možnosť prístupu na svoje pozemky, ktoré budú výstavbou rýchlostnej komunikácie rozdelené na dve časti.

- obec Medzibrodie nad Oravou začala prípravné práce na Dodatku č. 1 pre územno - zastavovací plán obce. Vzhľadom na to, že sa individuálna výstavba priblíži k plánovanej R3 vzdušnou čiarou asi na 130 metrov, žiada od križovatky Dolný Kubín - Sever smerom na Oravský Podzámok vybudovať protihlukovú stenu, (vymedzenie riešeného územia prikladá v stanovisku - označené červenou farbou).
- v rámci pozemkových úprav bolo vydané pre obec Medzibrodie nad Oravou stavebné povolenie číslo 2008/145/664 TS1 A/10 na most cez rieku Orava a miestnu komunikáciu v časti Brehy. Preveriť žiadosť, či táto miestna komunikácia môže byť v rámci výstavby napojená na existujúcu cestu I/59, alebo na novovzniknutú cestu sieť.
- od križovatky Dolný Kubín-Sever viesť trasu R3 po križovanie trate ŽSR a rieky Orava na mostných objektoch v maximálnej možnej miere, aby nevznikli prípadné záplavy po vybrežení rieky Orava a pre dobrý prístup majiteľov na svoje pozemky.
- je potrebné riešiť premostenia pre prístup z východnej strany (št. cesta III. tr.), a zo severnej cca 300 m prístup k pozemkom, rodinným domom IB V a ťažbe dreva (úniková cesta CO), ďalej severne nad Mlynom a Mágovým Lazom zabezpečiť prístup do urbánnych lesov Švošov a Komjatná
- riešiť menšie regulácie horských potôčikov, ktoré vytekajú z lesa a reguláciu potoka Komjaťanka, ktorého vlastníkom je Povodie Váhu

Ďalšie opatrenia počas výstavby

- realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.
- v spolupráci s príslušným orgánom vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne ich ochrániť oploštením.
- v rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby.
- riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov.
- na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
- z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd.
- dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov
- nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve
- pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
- ornicu a podornicu z trasy komunikácie odstrániť, ornicu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy.
- lesnú hrabanku využiť pre rekultiváciu lesných pozemkov dočasného záberu po ukončení stavby.
- po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam.
- odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.
- vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia v prírode havárie o konkrétne trasy.
- zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia podľa schválenej

projektovej dokumentácie.

- v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV v Nitre).
- kooperácia dodávateľa stavby s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
- v prípade objavenia podzemných priestorov (jaskýň) počas výstavby R3 je podľa § 24 ods. 13 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny potrebné nahlásiť túto skutočnosť orgánu ochrany prírody.
- doložiť mapovú prílohu s presnou lokalizáciou všetkých mostov, nadchodov, ekoduktov, stavebných dvorov, depónií zemín, stavebného materiálu a technológií súvisiacich s výstavbou.

Ďalšie opatrenia počas prevádzky

- zrealizovať opatrenia a technické riešenia uvedené v predchádzajúcich častiach správy o hodnotení.
- vykonať poprojektovú analýzu monitoringu s prijatím opatrení v prípade, ak posudzované zložky životného prostredia budú zaťažené viac, ako boli predpoklady.
- nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov.
- zabezpečiť pokračovanie monitoringu vybraných zložiek životného prostredia podľa odporúčaní z poprojektovej analýzy monitoringu.
- v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.
- zvážiť riešenie preložky cesty medzi Komjatnou a Žaškovom (cesta III/070001) tak, aby bolo možné v budúcnosti uskutočniť jej úpravu na kategóriu C 7,5 bez zbytočne vysokých nákladov.
- investor Drevodomy, a.s., Rajec požaduje, aby bol posúdený súlad jednotlivých variantov R3 s už vydaným právoplatným územným rozhodnutím o umiestnení stavby Holiday Resort Vyšný Kubín - Rekreačno-obytná zóna.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov a rezortného orgánu, dotknutých obcí, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk od občanov, výboru NR SR pre hospodársku politiku, ministra MDVRR SR a vypracovaného odborného posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, Ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku a opodstatnené pripomienky premietlo do záverečného stanoviska v návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica D1“, EKOJET, s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava, 11/2009 a 10/2010
- Technická štúdia „R3 Kľačany – Dolný Kubín“(Dopravoprojek a.s., 05/2007)
- Technická štúdia „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica D1“(Dopravoprojek a.s.,09/2010)
- Rozsah hodnotenia pre Správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín – diaľnica

D1“ vydaný MŽP SR

- Stanoviská ku správe o hodnotení
- Zápisnice z verejných prerokovaní správy o hodnotení
- Odborný posudok na správu o hodnotení

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Pre posudzovaný úsek „Rýchlostnej cesty R3 Dolný Kubín – diaľnica D1“ boli spracované v minulosti nasledovné podklady a dokumentácie:

05/2007 Dopravoprojekt Bratislava - Technická štúdia (TŠ) (študovaných bolo 8 variantov)

10/2008 Ekojet Bratislava - Zámer EIA (posudzované boli 3 varianty)

03/2009 MŽP SR určilo „Rozsah hodnotenia vplyvu navrhovanej činnosti“ (č.11492/08-3.4./ml) (Rozsah hodnotenia), pre spracovanie „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“ (Správa o hodnotení)

10/2009 Ekojet Bratislava - Správa o hodnotení (posudzované boli 3 varianty)

09/2010 Dopravoprojekt Bratislava - nová TŠ (študovaný bol 1 variant)

10/2010 Ekojet Bratislava - nová Správa o hodnotení (posudzované boli 4 varianty)

Posudzovali sa ieto varianty

- Variant V1 červený – v celej dĺžke
- Subvariant V1h bordový
- Kombinácia variantov: V1 červený (ZÚ – 4,3 km) – V1a hnedý (prepojovací medzi V1 a V2) – V2 zelený (10,5 – KÚ)
- Variant V3 modrý

Hľadanie variantov v celom dotknutom území narazilo na zložitosť riešenia.

V pôvodnom „Kraľovanskom“ variante (V2 zelený) od obce Párnica po Kraľovany sa nepokračovalo z toho dôvodu, že sa jedná o chránené územie Natura 2000, ktoré je chránené Smernicou Európskej únie. Jedná sa o veľmi úzke územie, kde sa nezmestí štvorpruhová cesta a súbežná cesta. MDPT SR v začiatku projektových prác (TŠ, r. 2007) neobjednalo študovanie tohto variantu, ktorý je podobne ako „Kraľovanský“ variant náročný z hľadiska technicko-ekonomického. Výstavba rýchlostnej cesty R3 by tu bola povolená, iba ak by nebola iná alternatíva jej vedenia, ale keďže tu iná alternatíva je, nemôže sa R3 cez Kraľovany trasovať. Chráneným vtáčím územím je Malá Fatra, a preto sa tam s trasou nevstupuje.

Zelený variant sa hodnotil v správe o hodnotení hlavne kvôli tomu, že mesto Dolný Kubín ho má v územnom pláne. Má len čiastočnú podporu. Navrhovateľ (NDS) konštatuje, že zelený variant V2 je síce navrhnutý podľa návrhu Územného plánu mesta, ale je to najdlhší variant s náročnými mostnými konštrukciami ponad údolie pri Malom Bysterci a cez priemyselnú zónu (Mokrad' – Kňažia) a len o málo lacnejší ako modrý tunelový variant.

(Poznámka: Návrh územného plánu mesta Dolný Kubín sa spracovával v r. 2002 a riešil iba preložku cesty I/59 v smere na Kraľovany).

Zelený variant VI+V1a+V2 je absolútne neprijateľný pre obyvateľov mestských častí Beňova Lehota, Malý Bysterec, Veľký Bysterec, Záskanie a Mokrad'. Výstavbou zeleného variantu by sa znehodnotili jediné možnosti ich ďalšieho rozvoja a ľudia by mali výraznú bariéru od najhodnotnejších zelených oblastí mesta pod Kubínskou hoľou. Estakády by veľmi rušivo zasahovali do krajiny a poškodili by scenériu krajiny.

Variant V1c bol zamietnutý aj z dôvodu možného zásahu do geotermálneho vrtu.

Medzi občanmi bol veľký odpor voči červenému variantu, čo dokladujú mnohé stanoviská a petície. Najše časť občanov vyjadrila názor, že ako občania mesta Dolný Kubín novú cestu súrne nepotrebujú, obchvat poza mesto z Ružomberka na Hornú Oravu už majú. Poľské kamióny môžu zatiaľ chodiť cez Žilinu a Čadcu, kde sa nová cesta už realizuje. Môžu teda na modrý variant počkať.

Mesto Dolný Kubín neschválilo variant z toho dôvodu, že červený variant V1 prechádza cez Matúškovu ulicu v blízkosti obytnej zóny a cca 150 m od historického centra mesta. Obyvatelia nesúhlasili s týmto variantom, aj keď sa urobili eliminačné opatrenia. Trasa taktiež zasahuje do záhradkárskej oblasti a prechádza ponad sídlisko Brezovec. Červený variant má nepriaznivé hlukové zaťaženie obyvateľov v okolí rýchlostnej cesty R3, konkrétne najmä na Matúškovej ulici, emisné zaťaženie, ohrozenie povrchových a podzemných vôd, zmenu krajinného obrazu (pohľad na Choč čiastočne zakryje most), turistický chodník a nestabilné podložie na Brezovci. Pri zaťažení od rýchlostnej cesty by sa svah mohol zosunúť.

Negatíva červeného variantu:

- prechádza cez obývané zóny a historické jadro mesta
- nesúhlas občanov mestských častí
- nesúhlas veľkej skupiny občanov aj z nedotknutých častí mesta
- neodkláňa dopravu z mesta, len ju premiestňuje na inú komunikáciu
- viac emisií, výfukových plynov v oblasti mesta Dolný Kubín
- červený variant nie je projekt s dlhoročnou vyhlídkou. Mesto má potenciál rozvíjať sa o novú zástavbu, ktorá sa v meste rozbieha. Cesta sa skôr, či neskôr stane po celej svojej dĺžke súčasťou mesta Dolný Kubín. Bude treba hľadať nový koridor pre odklonenie tranzitnej dopravy a nie je vylúčené, že sa ním stane práve tunelový variant.

NDS, a.s., preto hľadala nové riešenia a predložila modrý a bledomodrý variant – tunelové riešenia, ktoré sú mimo mesta a viac vedené v lesnom poraste. Vzhľadom k tomu, že sa v lokalite stavajú dva rodinné domy, trasa sa ešte posunula do varianty svetlomodrého V3d.

Mesto Dolný Kubín odporúčalo realizáciu kombinácie modrého variantu V3 so svetlomodrým subvariantom V3d. Obec Bziny taktiež súhlasí s modrou variantou.

Nový návrh modrého variantu V3 nie je v rozpore s územným plánom mesta Dolný Kubín a dotknutých obcí v trase rýchlostnej cesty R3, nakoľko zohľadňuje vybudované, rozostavané, aj plánované kapacity dopravnej a technickej infraštruktúry v hodnotenom území.

Občania dotknutých obcí vo väčšine súhlasia s vedením trasy **modrým variantom V3, okrem obci Komjatá, ktorá nesúhlasí so žiadnym variantom.**

Rokovania s obcou Komjatná o vedení trasy rýchlostnej cesty R3 cez ich kataster sa konali v nasledovných termínoch:

v rokoch 2007 – 2010 počas spracovania technickej štúdie a procesu EIA

15.02.2010 verejné prerokovanie s dotknutými orgánmi a verejnosťou v rámci SoH

1.07.2010 pracovné rokovanie na úrovni MDVRR, starostu a Obecného zastupiteľstva

2.08.2010 pracovné rokovanie na úrovni NDS, starostu a Obecného zastupiteľstva

16.02.2011 verejné prerokovanie s dotknutými orgánmi a verejnosťou v rámci novej SoH

14.06.2011 pracovné rokovanie na úrovni MDVRR, starostu a Obecného zastupiteľstva

Keďže nedošlo k dohode, hľadalo sa tunelové riešenie okolo Komjatnej, ale tunel pri modrom variante pri obci Komjatná nemôže byť, lebo by išlo o úbočnicový variant, ktorý je problematické realizovať a jedná sa o kolmé napojenie tunela do tunela Havran na D1. Napojenie dvoch tunelov sa technicky nedá realizovať, nakoľko by šlo o vytvorenie križovatky v tuneli.

Preto presypaný tunel je reálnejšie riešenie a finančne menej náročné.

Pri maximálnom odsunutí sa trasa V3 dotýka k.ú. Žaškov. Starosta obce Žaškov súhlasil s trasou modrého variantu na hranici katastrov obcí Žaškov - Komjatná. Vzdialenosť trasy modrého variantu rýchlostnej cesty R3 od zástavby v Komjatnej je 120 – 900 m a nedotýka sa ani rozvojových území obce. Riešenie by bolo prekrytie hĺbeného tunela v požadovanej dĺžke podľa výsledkov geologického prieskumu a hlukovej štúdie.

Ak variant V3 porovnáme s variantom V1 (červeným), tieto dva varianty sú podobné, čo sa týka trasovania a križovania cez rieku Orava. Červený variant je však v koncovom úseku bližšie pri rieke Orava a pred križovaním cez Oravu sa tiahne asi kilometrovým úsekom tesne vedľa rieky Orava. Pri porovnaní modrého variantu V3 s variantom V1+ V1h (kombinácia červeného s bordovým variantom) je taktiež vhodnejší modrý variant. Tento variant je dlhší ako modrý variant a s dĺžkou úseku úmerne rastie aj znečistenie. Zároveň subvariant V1h sa tiahne okolo Ostrej a Tupej skaly v blízkosti cca 200 m a modrý variant je vedený v blízkosti tohto chráneného územia tunelom, čím je aj riziko negatívneho vplyvu menšie.

Realizácia navrhovanej činnosti vo variante V2 bude mať na toto územie negatívny vplyv. Vzhľadom na trasovanie variantu V1, resp. V3 v krajine, možno konštatovať, že tieto varianty nemajú zásadný negatívny vplyv na veľkoplošné a maloplošné chránené územia, chránené vtáčie územia, územia európskeho významu a ramsarské lokality, čo v značnej miere eliminuje pravdepodobnosť negatívneho účinku na biotopy a druhy národného a európskeho významu, prípadne na kritériové druhy a prioritné biotopy európskeho významu.

Z pohľadu vplyvu investičného zámeru na chránené územia, na územný systém ekologickej stability (USES) a predovšetkým na územia európskeho významu patriace do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 predstavuje variant V3 (modrý), prípadne kombinácia so subvariantom svetlomodrým V3d najmenší zásah do týchto území. Tento variant križuje rieku Orava a zasahuje do jej brehových porastov iba jedenkrát, predstavuje najmenší vplyv na znehodnotenie biotopov, prerušenie migračných ciest, vplyv na regionálne biocentra, biokoridory a ráz krajiny.

Upozorňujeme na potrebu požiadať príslušný orgán ochrany prírody krajiny o výnimku zo zakázaných činností a súhlas na vykonávanie činností na území, na ktorom platí 4. stupeň ochrany podľa § 15 zákona, ako i na potrebu dodržania ustanovení § 6 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Na základe záverečného technicko-ekonomického porovnania variantov z technickej štúdie je najoptimálnejší variant V1 – červený, pre očanov je však neprijateľný a má vážne dopady na životné prostredia a pohodu života obyvateľov.

Na základe **multikriteriálneho hodnotenia** variantov v procese posudzovania je optimálny variant V3 – modrý.

Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v posudzovanom úseku navrhuje rýchlostnú cestu R3 variantne, v trasách Dolný Kubín - Ružomberok, alebo Dolný Kubín – Kľačany. Navrhovaná trasa R3 cez k.ú. Komjatná je nová trasa. Pretože ide o nový koridor rýchlostnej cesty R3, po jeho schválení v procese posudzovania a odsúhlasení investorom, bude schválený variant premietnutý do najbližšej aktualizácie Územného plánu Žilinského regiónu.

Vybraný variant v úseku musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade

so Záverečným stanoviskom a z opatreniami vyplývajúcimi s prieskumu bioty a výsledkom osobitného konania podľa zákona č. 543/2002 Z.z. a Smernice 93/42/EHS a s platnou legislatívou SR.

Realizácia navrhovanej činnosti objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Narazilo sa však na problém, že dobré riešenie neexistuje. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou projektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku rýchlostnej cesty by mal byť spracovaný v rámci DÚR resp. DSP v prílohe „*Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia*“ a podľa TP 6/2008 „*Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie*“ platného od 15.8.2008 pre definitívny variant. Mal by byť zameraný najmä na sledovanie vplyvov činnosti v rôznych štádiách prípravy, výstavby a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených - dotknutých lokalitách, pričom úlohou poprojektovej analýzy je analyzovanie a vyhodnotenie vplyvov činnosti zistených pri monitoringu s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivejšie ako sa v správe o hodnotení predpokladalo.

Monitorovanie v riešenom území navrhovanej činnosti je potrebné zamerať najmä na:

- biotu s dôrazom v úseku v kontaktných chránených územiach (CHa Orava), územiach NATURA 2000 (Rieka Orava a Rieka Váh), Ramsarskej konvencie (Rieka Orava a jej prítoky) a dotknutých biotopoch počas a po výstavbe
- hluku, emisií a vibrácií pred, počas a po výstavbe vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu a rekreačných zón (podľa aktuálneho stavu),
- odpadových vôd cestnej kanalizácie na vyústení odľučovačov ropných látok hlavne do vsakov ,
- migračných ciest zveri vo vzťahu k bariérovému efektu vybraného variantu, a to pred, počas výstavby a ich účinnosti navrhovaných opatrení pre zabezpečenie migračných koridorov zveri (ekoduktov) počas prevádzky,
- geotechnický monitoring počas a po výstavbe zameraný hlavne na zosuvné územie a tunely.

Špecifickým cieľom monitoringu bioty po realizácii navrhovanej činnosti je zistiť vplyv novej rýchlostnej cesty na jednotlivé zložky bioty.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Kontrolu dodržiavania environmentálnych opatrení záverečného stanoviska z procesu posudzovania vykoná environmentálny dozor podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39, ods. 3 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti

posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť. Podľa záznamu z verejného prerokovania na verejnom prerokovaní vystúpili občania s otázkami k navrhovanej činnosti.

Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva v
Liptovskom Mikuláši, Dolnom Kubíne a regionálnym hygienikom MDVRR SR, Žilina

2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka

Ministerstvo životného prostredia SR
RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 2. 3. 2012