MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Bratislava 19. 09. 2017
Číslo: 2654/2017/1.7/ml

ROZHODNUTIE

VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Cesta I/9 Chocholná – Mníchova Lehota“, predloženého navrhovateľom Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

Zmena navrhovanej činnosti „Cesta I/9 Chocholná – Mníchova Lehota“,

sa nebude posudzovať

ODÔVODNENIE

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava, (ďalej len „navrhovateľ”), predložil (23. 12. 2016) Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR”) podľa §29 ods. 1 zákona oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Cesta I/9 Chocholná – Mníchova Lehota” vypracované podľa prílohy č. 8a zákona.

Zmena navrhovanej činnosti, uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré MŽP SR vykonalo podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, okrem osobitosti konania ustanovených v § 20 a 20a) zákona. Správne konanie vo veci zistenia, či zmena navrhovanej činnosti podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením oznámenia o zmene na MŽP SR dňa 23. 12. 2016.

Zverejnenie navrhovanej zmeny
MŽP SR v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dotknutým obciam a dotknutým subjektom listom č. 8997/2016-1.7/ml zo dňa 27. 12. 2016.
MŽP SR zverejnilo oznámenie o zmene na webovom sídle ministerstva:

http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/cesta-i-9-chocholna-mnichova-lehota

Dotknuté subjekty obdržali informáciu o zmene navrhovanej činnosti v dňoch od 02.01.2016 do 10.01.2016.

Stanoviská k navrhovanej zmene

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:
Okresný úrad Trenčín, odbor krízového riadenia, list zo dňa 10.01.2017
Bez pripomienok.

Trenčiansky samosprávny kraj, list zo dňa 16.01.2017
Súhlasí, činnosť žiadajú realizovať v súlade so zmenami a doplnkami ÚPN VÚC TK č. 2.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, list zo dňa 14.01.2017
Nemá námietky za predpokladu rešpektovania ložiska nevyhradeného nerastu „Mníchova Lehota 2".

Obec Trenčianske Stankovce, list zo dňa 17.01.2017
Požaduje:
- Neprojektovať vozovku v šírke 9,5 m, nakoľko sa znižuje bezpečnosť
- Je nutné vyriešiť prechod pre chodcov a cyklistov medzi obcami Trenčianske Stankovce a Veľké Bierovce a obcami Trenčianska Turná a Trenčianske Stankovce (mimoúrovňový podjazd),
- Vybudovať odbočovací pruh – odbočka na cestu III. Triedy v Sedličnej, Tr. Stankovce.
- Výsledky z rokovania s SSC, Bratislava, dňa 26.4.2016, kde bolo predložené technické riešenie odbočovacieho pruhu doteraz neboli akceptované. Projektová dokumentácia nezohľadňuje požiadavky obce.

Obec Trenčianska Turná, list zo dňa 12.01.2017
Zaslala 18 bodov, z ktorých prvé tri sú upresňujúce umiestnenia mostov, ďalšie sa týkajú nakladania s vodami.
Výsledky z rokovania s SSC, Bratislava, dňa 26.4.2016, kde bolo predložené technické riešenie doteraz neboli akceptované. Projektová dokumentácia nezohľadňuje požiadavky obce.
Taktiež obec vo svojom stanovisku požaduje doplniť hlukové steny v staničení 3,805 – 4,2 a 4,6 – 4,9 a 6,8 – 7,5 km.
Požaduje bezpečný prejazd pre peších a cyklistov cez cestu I/9
Požaduje odstúpenie cyklotrasy od cesty I/9 na 8,5 metra.
SSC dala k viacerým požiadavkám obce v tom zmysle, aby si ich obec zabezpečila sama s čím obec nemôže súhlasiť, lebo je to pre obec neúnosné. Preto požaduje zachovať minimálnu šírku cesty ako doteraz a taktiež požaduje zachovať krajnice v minimálnej šírke 1,5 m v každom smere.
Požaduje riešiť bezpečné križovanie cesty I/9 a chodcov a cyklistov v mieste križovatky medzi obcami Trenčianska Turná a Trenčianske Stankovce a pri priemyselnon parku Trenčianske Stankovce.
Žiadajú spresniť termín rekonštrukcie.

Ján Šulek, Trenčianska Turná, list z 4.1.2017
Informuje sa, či by sa v lokalite Hámre nedala vybudovať zastávka SAD.

Obec Veľké Bierovce, list z 9.1.2017
Výsledky z rokovania s SSC, Bratislava, dňa 26.4.2016, kde bolo predložené technické riešenie odbočovacieho pruhu doteraz neboli akceptované. Projektová dokumentácia nezohľadňuje požiadavky obce.
Požadujú, aby v PD bolo dopracované

- Samostatný jazdný pruh s odbočením vľavo od obce Drietoma smerom do obce BNB
- Samostatný jazdný pruh s odbočením vpravo v smere jazdy BNB/VB
- Šírku cesty navrhnúť na 11,5 m, nakoľko cesta je medzinárodného významu.

Svoje požiadavky odôvodňuje najmä bezpečnosťou pohybu chodcov a cyklistov.

MO SR, list č. ÚCLaSMŠ-44-1/2017 z 11.1.2017
Súhlasí za nasledujúcich podmienok

- Zachovať stále osobitné zariadenie na mostnom objekte č. 50-81 (202-00)
- Pri realizácii rekonštrukcie cesty stále zachovať prejazdnosť pruhu o šírke 3,5 m
- Pri realizácii rekonštrukcie cesty nezasahovať do konštrukcie mosta SOZ VEČ C – 328
- Pre realizáciu rekonštrukcie cesty spracovať plán dopravy
- Začiatok a koniec stavebných prác a obmedzení nahlásiť na Národné centrum vojenskej dopravy OS SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava.

MDV SR, Útvar hlavného hygienika, list z 12.1.2017
Uvádza, že dokumentácia neposkytuje dostatočný podklad, nakoľko neobsahuje hlukovú štúdiu, z toho dôvodu stanovisko nedávajú.

MV SR, Prezídium policajného zboru, list z 9.1.2017
Navrhuje križovatku ciest č. I/9 a II/507 ako okružnú, realizovať s by-passmi,
V úseku cesty I/9 v km 114,150 vľavo križovatku realizovať len v prípade odstránenia jestvujúceho dopravného napojenia účelovej komunikácie, a napojenia objektov, ktoré sú obsluhované touto komunikáciou,
Podjazd pre cyklistov umiestniť do vyhovujúceho miesta podľa podmienok výšky hladiny podzemnej vody,
Splniť podmienky uvedené na rokovaní 26.4.2016 Krajským dopravným inšpektorátom Krajského riaditeľstva PZ v Trenčíne.

Krajské riaditeľstvo PZ v Trenčíne, list z 12.1.2017
Vzhľadom na zachovanie bezpečnosti cesty boli na rokovaní 26.4.2016 Krajským dopravným inšpektorátom Krajského riaditeľstva PZ v Trenčíne požadované viaceré podmienky

- Predložiť kapacitné posúdenie cesty vo variantoch
- Predložiť kapacitné posúdenie križovatiek vo variantoch
- Prehodnotiť riešenie pohybu chodcov a cyklistov
- Prehodnotiť zmeny kategórie cesty
- Trasu cesty s cyklotrasami riešiť mimoúrovňovo
- Križovatku ciest č. I/9 a II/507 realizovať s by-passmi,
- Prehodnotiť doplnenie odbočovacieho pruhu v križovatke pri PP.

a ďalšie.
Nakoľko neboli do dňa pripomienkovania Oznámenia o zmene prenesené do projektovej dokumentácie, KR PZ Trenčín nesúhlasí s predmetným riešením stavby.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Trenčín, list z 5.1.2017
Požaduje doplniť

- Návrh protihlukových opatrení, ktoré budú podložené hlukovou štúdiou,
- Doplniť hydrogeologický posudok
- Uviesť v dokumentácii, že v širšom okolí sa nachádzajú ochranné pásma vodných zdrojov Bystrec I a II, Zadná studňa, Klapča, Svitava I a II a Kunové,
- Vyjadria sa k dokumentácii po doplnení uvedených požiadaviek.

ŠOP SR, Banská Bystrica, list z 18.1.2017
Predložené oznámenie o zmene považuje za nedostatočné. Podstatným nedostatkom z hľadiska záujmov ochrany prírody je neidentifikovaný vplyv na nadregionálny biokoridor Váhu.
Odporúča síce pokračovať v realizácii cesty, ale za podmienky realizácie ochrany pre vtáky (zábrany) na susediacich mostoch nad kanálom Váhu a nad Váhom Podobné odporúčajú aj na mostoch nad biokoridormi miestneho významu Potôčky – Mrazáky, zadná Vrlačka a Pod Laziskom.

Okresný úrad, Trenčín, odbor cestnej dopravy a PK, list z 13.1.2017
So zmenou súhlasí za rešpektovania nasledovných podmienok

- Je potrebné navrhnúť cestu I/9 v kategórii 11,5/80
- Okružnú križovatku realizovať s by-passmi,
- Jednotlivé stupne PD požadujeme zaslať na cestný správny orgán na vyjadrenie.

Združenie domových samospráv, Bratislava, (elektronické podanie) e-mail zo dňa 31.12.2016

K predstavenému dokumentu „Cesta I9 Chocholná – Mníchova Lehota“ máme nasledovné pripomienky:

1. Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008.
2. Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).
3. Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu.
4. V prípade nevyhnutnosti povrchovým státí ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie retenčnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m^2 po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, viď informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR www.samospravydomov. org/files/retencna_dlazba.pdf. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok.
5. Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie.
6. Žiadame dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon).
7. Žiadame dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.

8. Žiadame dôsledne uplatňovať strategický dokument Slovenskej republiky "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014.
9. Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplany.sk/zakon/ nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach.
10. Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.
11. Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
12. V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti.
13. Požadujeme, aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov.
14. Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.
15. Náhradnú výsadbu a lokálny parčík žiadame riešiť tak, aby prispievali k zlepšovaniu lokálnej mikroklímy a jej bilancie.
16. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.
17. Výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela podľa bodu 14 bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - investor bude rešpektovať výsledok tejto súťaže; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru v ktorom sa umiestni ako aj charakter danej lokality..
18. Statiku stavby žiadame overiť nezávislým oponentským posudkom
19. Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.
20. Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
21. Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.
22. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o odpadoch č.79/2015 Z.z.
23. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; sú vhodné na mnohé aplikácie ako napr. spevnené plochy, povrchy plochých striech a majú mnohé pozitívne ekologické, environmentálne a klimatické funkcie.
24. Žiadame spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií
25. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v §24 ods.2 zákona č. 24/2006 Z.z. je Združenie domových samospráv účastníkom ďalších povoľovacích konaní (územné konanie, územné

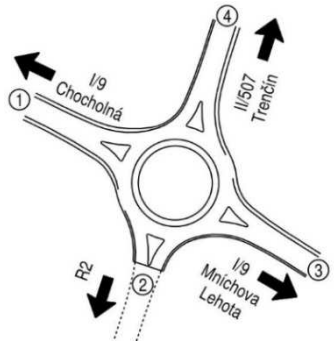
plánovanie, stavebné konanie, vodoprávne konanie) a preto žiadame, aby sme ako známy účastník konania boli v zmysle §§24 a 25 Správneho poriadku o začatí týchto konaní písomne upozornení, aby sme si v nich mohli uplatňovať svoje práva. Združenie domových samospráv zároveň konštatuje, že podľa §24 ods.2 zákona č.24/2006 môžu byť jeho práva na priaznivé životné prostredie priamo dotknuté a to minimálne v rozsahu a v zmysle obsahu týchto pripomienok.

Na záver listu žiada, aby sa rozhodlo o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti.

Ďalšie kroky v konaní
26. 01. 2017
MŽP SR listom zo dňa upovedomilo účastníkov konania o podkladoch rozhodnutia.

30.01.2017
SSC Bratislava zaslala vyjadrenie k listu Policajného prezídia a KDI Trenčín
Odpoveď projektanta k stanovisku Policajného prezídia, s ktorým sa MŽP stotožňuje.

K bodu 1
Križovatka II/509 a I/9 s budúcim napojením privádzača rýchlostnej cesty R2 do križovatky Trenčianska Turná bola pôvodne v dokumentácii DÚR stavby Rýchlostná cesta R2 križovatka D1 – Mníchova Lehota navrhnutá ako jednopruhová s priemerom R=22m tj. S vonkajším polomerom 44m a s by-pasmi pre každý smer. V križovatke boli 4 body pripojenia na okružnej križovatke a 4 body pripojenia na by –pasoch cez zaraďovacie pruhy , t.j. 8 kolíznych bodov.
V dokumentácii DÚR bolo uvažované, že rýchlostná cesta R2 bude v úseku križovatka s diaľnicou D1 až po Mníchovu Lehotu postavená naraz, cez okružnú križovatku bude prechádzať len doprava z I/9, privádzača z R2, a cesty II/509. Tranzitná doprava bude vedená mimo okružnú križovatku po rýchlostnej ceste R2.
V priebehu spracovania rekonštrukcie cesty I/9 sa uskutočnilo koordinačné rokovanie ohľadne postupov výstavby rýchlostnej cesty R2 a I/9 na ktorom boli zástupcovia SSC a projektanta informovaní o plánovanom postupe výstavby rýchlostnej cesty, kde o proti pôvodnému predpokladu bol zmenený postup výstavby R, ako aj jej časový rámec výstavby jednotlivých etáp. Najzásadnejšou zmenou ktorá ovplyvňuje smerovanie dopravy v okružnej križovatke je skutočnosť že rýchlostná cesta sa v prvej etape postaví len do križovatky Trenčianska Turná, a celá doprava bude cez privádzač v tejto etape zvedená cez predmetnú križovatku na cestu I/9.
V rámci projektu cesty I/9 boli spracované dopravnoinžinierske podklady vychádzajúce zo schválenej dopravnej prognózy štúdie realizovateľnosti rýchlostnej cesty R2. V rámci nášho projektu bol spracovaný smerový prieskum v križovatke ciest II/509 a I/9 s upresnením údajov o prerozdelení dopravy medzi cestami I/9 a I/61 Trenčín – most ktorý bol vybudovaný medzičasom a ktorý výrazne ovplyvňuje prerozdelenie dopravy. Do dopravnej prognózy boli zapracované aj časové horizonty budovania rýchlostnej cesty R2 a z toho vyplývajúce prerozdelenie dopravy medzi R2 a I/9.
Z vyššie uvedeného vyplýva, že v rámci projektu bola okružná križovatka posudzovaná na nasledovné dopravné varianty:



Rok 2020 – bez vybudovania R2 *rameno č. 2 je nefunkčné. Okružná križovatka funguje ako trojramenná OK. Celá tranzitná doprava po I/9 prechádza cez okružnú kižovatku v smere Chocholná a Mníchova Lehota.*

Rok 2030 – vybudovanie R2 po križovatku Trenčianska Turná. *Rameno č.2 na privádzač do MÚK Trenčianska Turná slúži na zvedenie dopravy z R2 na cestu I/9. Tranzitná doprava je vedená týmto ramenom do okružnej križovatky.*

Rok 2040 – *vybudovaná rýchlostná cesta R2 až po Mníchovu Lehotu Križovatka je plne funkčná. Tranzitná doprava je vedená po rýchlostnej ceste R2 t.j. mimo okružnú križovatku.*

Na základe vyššie uvedeného bol navrhnutý geometrický tvar okružnej križovatky, tak aby križovatka bola kapacitná a bezpečná. V rámci dokumentácie rekonštrukcie cesty I/9 križovatka je navrhnutá ako jednopruhová o priemere 45m bez by- pasov. Na navrhnutý tvar bola križovatka posúdená a dopravne vyhovuje vo výhľadovom období. Oproti pôvodnému návrhu z DÚR došlo k zníženiu kolíznych bodov z 8 na 4 čím je podľa nášho názoru bezpečnejšia.

Záver

Navrhnutá jednopruhová okružná križovatka pri naplnení predpokladov z dopravnej prognózy ako aj z pohľadu časového postupu budovania rýchlostnej cesty R2 kapacitne vyhovuje s dostatočnou rezervou (Funkčná trieda A) na výhľadové obdobie do roku 2040 aj bez požadovaných by-passov. Po znížením kolíznych bodov z 8 na 4 oproti pôvodnému návrhu s by-passmi je podľa nášho názoru križovatka z dopravného hľadiska bezpečnejšia.

Podľa nášho názoru požiadavka na dobudovanie by-passou pramení z obavy o kapacitu predmetnej križovatky v prípade oddialenia výstavby R2. Preto chceme zdôrazniť, že v prípade ak sa v budúcnosti preukáže, že z kapacitného hľadiska je potrebné dobudovať by-passy, súčasný technický návrh križovatky to umožňuje.

K bodu 2

Súčasťou projektu rekonštrukcie cesty I/9 nie je vybudovanie napojenia areálu 114,150. Táto stavba je v projekte znázornená ako súvisiaca, ktorú je potrebné s našou stavbou skoordinovať a vytvoriť na ceste I/9 také podmienky aby ju bolo možné zrealizovať.

Z tohto pohľadu v rámci našej stavby nemôžeme zrušiť požadované existujúce blízke napojenie (zjazd na súbežnú účelovú komunikáciu s Biskupickým kanálom) , pretože bez realizácie nového napojenia do areálu Dalitrans ktorý nie je súčasť našej stavby by došlo k prerušeniu obsluhy územia okolo Biskupického kanálu.

Túto podmienku je potrebné adresovať spracovateľovi dokumentácie napojenia areálu Dalitrans.

Medzičasom, podľa našich informácii spracovateľ dokumentácie upravil technické riešenie napojenia areálu a areál bude na cestu I/9 napojený len pravostranne. Predmetné ľavostranné napojenie úplne vypustil. V našej dokumentácii DSP ktorú budeme aktualizovať po vydaní rezortnej expertízy sa k tejto otázke vrátime a naše riešenie skoordinujeme s aktuálnym riešením napojenia tohto areálu.

K bodu 3

Súčasťou rekonštrukcie cesty I/9 nie je návrh cyklotrás v danom území. Navrhnuté cyklotrasy sú v projekte znázornené ako budúce súvisiace stavby, ktoré je s našou stavbou potrebné skoordinovať. V rámci projektu cyklotrás – cyklochodníka T. Turná - T. Stankovce bolo v posudzovanom území navrhnuté 2x úrovňové kríženie s cestou I/9. Projektant v rámci rekonštrukcie cesty I/9 tento návrh rešpektoval a v svojom projekte doplnil na ceste I/9 v dopravnom tieni fyzický ostrovček pre ochránenie chodcov a cyklistov. V poslednom návrhu ktorý dostal projektant k dispozícii už po odovzdaní dokumentácie je jeden úrovňový prechod už vypustený. Z tohto dôvodu v aktualizácii projektu DSP je možné jeden deliaci ostrovček vypustiť.

V projekte cyklochodníka, ktorý nám bol poskytnutý je uvažované vo výhľade s vybudovaním mimoúrovňového kríženia (podchodu) s cestou I/9 v km 3,5 až 3,6 našej stavby.

Na záverečnom prerokovaní zaznela požiadavka zo strany zúčastnených zástupcov dotknutých obcí, aby predmetný podchod bol zahrnutý do stavby rekonštrukcie cesty I/9 ako vyvolaná investícia. Napriek tomu, že projekt cyklochodníka nie je súčasťou našej stavby, po dohode s objednávateľom sme technicky preverovali možnosti realizácie podchodu v danom území s nasledovnými závermi:

V danom území je trasa cesty I/9 vedená v rovinatom území tesne nad terénom. V prípade budovania podchodu v tomto úseku sa konštrukcia podchodu dostane až pod hladinu podzemnej vody a podchod by bolo nutné budovať ako tesniacu vaňu. Keďže príjazdové rampy by boli pod existujúcim terénom dažďovú vodu by bolo nutné z rámp prečerpávať. V blízkosti nie je žiadny vodný tok, kde by bolo možné dažďovú vodu vypúšťať. Vsakovanie , vzhľadom na íly v podloží nie je možné.

Z tohto pohľadu sa nám javí návrh podchodu v danom území ako nevhodný a ideový návrh ktorý sme dostali ako podklad nezohľadňuje tieto skutočnosti.

Záver

V rámci projektu rekonštrukcie cesty I/9 nie sú riešené cyklistické trasy v danom území. Toto rieši iný projekt ktorý v našom projekte je znázornený ako iná súvisiaca stavba.

Po preverení umiestnenie podchodu, tak ako navrhuje zmienený projekt, je z technického hľadiska nevhodný a obtiažne realizovateľný s vynaložením veľkých finančných nákladov. Súhlasíme s názorom, že mimoúrovňové kríženie je bezpečnejšie ako navrhované úrovňové.

Po preskúmaní okolitého terénu odporúčame zmenu vedenia cyklistickej trasy smer Trenčín – Trenčianske Stankovce, tak aby boli využité pre mimoúrovňové kríženie existujúce podjazdy. Najbližší je mostný objekt 50-084. S tým že trasa by bola vedená po miestnej komunikácii popod most ev. č. 50-084 a následne popred, alebo poza areál roľníckeho družstva. Za ním by sa trasa cyklochodníka napojil na cestu II/507 tak ako je navrhnuté v pôvodnom projekte cyklochodníka.

Keďže nie sme spracovateľ projektu cyklochodníka tento návrh má len odporúčajúci charakter.

K bodu 5 *viď stanovisko k vyjadreniu KDI*

Stanovisko k vyjadreniu KDI

Bod 1 predložiť kapacitné posúdenie cesty s vybudovaním R2 a bez vybudovania R2 *– toto posúdenie je vypracované v rámci DI údajov projektu DSZ. Odporúčame zvážiť či ho nepriložiť ako prílohu o zmene navrhovanej činnosti 8a rovnako ako hlukovú štúdiu.*

Bod 2 predložiť kapacitné posúdenie križovatiek s vybudovaním R2 a bez vybudovania R2 *– viď odpoveď na bod 1*

Bod 3 Doriešiť pohyby chodcov a cyklistov. Zmena kategórie na 9,5 bude viesť k zhoršeniu bezpečnosti pohybu chodcov a cyklistov.

Vzhľadom na charakter cesty nie je vhodné vedenie chodcov a cyklistov po ceste I/9. Odklon chodcov a cyklistov rieši samostatný projekt riešenie cyklochodníkov T. Turná – T. Stankovce. Náš projekt rekonštrukcie cesty I/9 toto rešpektuje. Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov boli do projektu cesty I/9 doplnené stredové ostrovčeky v mieste kríženia peších trás s cestou I/9. V priebehu spracovania projektant dostal od spracovateľa návrh projektu s dvomi miestami kríženia peších a cyklistických trás s cestou I/9. Po odovzdaní dokumentácie sme dostali nové technické riešenie, kde jedno miesto kríženia bolo zrušené. V našej aktualizácii DSP riešenie chodníkov zaktualizujeme na základe nových poskytnutých dát.

Bod 4 Prehodnotiť zmenu kategórie.

Súčasná kategória cesty v danom území je C 9,5 až C 10,5/80. Pričom kategória cesty C 10,5/80 v aktuálnych predpisoch STN neexistuje. V rámci zadania je požiadavka objednávateľa na zjednotenie kategórie na platnú kategóriu C 9,5/80 s čím sa stotožňujeme. Nie je nutné rozširovať existujúce cestné teleso okrem mies doplnenia odbočovacích pruhov v križovatkách.

V rámci dopravnej prognózy nášho projektu sme pracovne posudzovali aký má vplyv kategória C 9,5 a C 10,5 na kapacitu komunikácie, a došli sme k záveru že kapacita je v tomto prípade rovnaká.

Na záverečnom rokovaní zaznela požiadavka na prehodnotenie kategórie a návrh kategórie na C 11,5/80. V prípade vybudovania rýchlostnej cesty R2 nemá podľa nášho názoru význam prebudovávať cestu I/9 na kategóriu C 11,5.

Prebudovaním cesty na kategóriu C 11,5/80 by vyvolalo nutnosť rozšírenia cestného telesa v celej dĺžke, vrátane nutnosti prebudovania všetkých mostných objektov na trase a to v rátane mostov cez Váh a Biskupický kanál.

K predmetnej kategórii si dovolím poznámku, že cesta I/9 v danom území stráca z dôvodu množstva už realizovaných napojení ako aj budúcich plánovaných napojení charakter extravilánovej tranzitnej komunikácie a podľa môjho názoru je len otázka času, kedy zaznie požiadavka na trvalé zníženie jazdnej rýchlosti v danom úseku.

Bod 5 kríženie cesty chodcami a cyklistami riešiť mimoúrovňovo – viď odpoveď k bodu 3 listu *Policajného prezídia*

Bod 6 – Prehodnotiť križovatku c cestou III. Triedy do obce Veľké Bierovce – doplniť odbočovacie pruhy

Požiadavka bola akceptovaná a v dokumentácii DSZ po záverečnom prerokovaní bola križovatka prehodnotená a bol doplnený odbočovací pruh vľavo z cesty I/9 v križovatke s cestou III/1868.

Bod 7 – zdôvodniť zmenu okružnej križovatky ciest I/9 a II/509
Viď odpoveď na bod 1 listu Policajného prezídia
Bod 8 – prerokovať doplnenie odbočovacieho pruhu pri priemyselnom parku Vaillant
V križovatke do priemyselného parku Vaillant je existujúci odbočovací pruh vľavo z hlavnej cesty, ktorý projekt rešpektuje. Dopravné značenie bude s políciou prerokované v aktualizácii stupňa DSP.
Na križovatke s cestou III/1878 bol doplnený odbočovací pruh vľavo z cesty I/9.
Bod 9 – zdôvodniť doplnenie križovatky v k.ú. Trenčianska Turná
Na úvodných rokovaniach so zástupcami obcí starosta obce informoval zástupcov SSC, projektanta o plánovaných investíciách a rozvoji územia v katastri obce pričom poskytol projektantovi návrh technického riešenia dobudovania predmetnej križovatky. Zároveň požadoval aby rekonštrukcia cesty I/9 bola s touto stavbou skoordinovaná. Vytvorenie samotnej križovatky nie je predmetom nášho projektu. V rámci projektu cesty I/9 sú v danom území vytvorené podmienky, aby nebolo nutné kvôli plánovanej križovatke zasahovať do už zrekonštruovanej cesty I/9, to znamená cesta I/9 je v tomto úseku v šírkovom usporiadaní tak aby bolo možné doplniť odbočovacie pruhy.

Na záver chceme zdôrazniť že predmetná dokumentácia bola niekoľko krát prerokovaná s dotknutými obcami orgánmi a organizáciami a napriek tomu, keď sa na záverečnom rokovaní zazneli nové požiadavky projektant s investorom k ním pristúpil zodpovedne a všetky relevantné požiadavky zapracoval do vydanej dokumentácie DSZ ako aj Zmeny navrhovaného riešenia podľa prílohy 8a.

31.01.2017
Nazeranie do spisu – nazeranie vykonal poverený zástupca navrhovateľa – Valbek,s.r.o., Bratislava.

08.02.2017
MŽP SR požiadalo SSC, Bratislava podľa §29 ods. 10 zákona o stanovisko k stanoviskám subjektov.

08.02.2017
MŽP SR rozhodnutím prerušilo konanie z dôvodu dodania stanoviska navrhovateľa podľa §29 ods. 10 zákona k stanoviskám subjektov.

10.02.2017
SSC, Bratislava požiada o odloženie vydania rozhodnutia (predĺženie termínu) na dodanie stanoviska k stanoviskám subjektov.

13.02.2017
MŽP SR predĺžilo SSC termín na dodanie stanoviska k stanoviskám subjektov.

Od 30.1.2017 do 17.3.2017 na MŽP SR boli zaslané nasledovné stanoviská subjektov:

MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, *list zo dňa 07.02.2017*
Nepožaduje správu o hodnotení.

Obec Trenčianske Stankovce, *list zo dňa 10.03.2017*
Vzhľadom k tomu, že sa do projektu doplnili požiadavky zo strany SSC, ktoré mala obec k projektu cesty I/9, mení svoje pôvodné stanovisko v tom, že nemá pripomienky k Oznámeniu o zmene.

Obec Trenčianska Turná, *list zo dňa 10.03.2017*
Obec Trenčianska Turná na základe zmeneného stanoviska KDI Trenčín a uznesenia Obecného zastupiteľstva mení všetky svoje požiadavky na odporúčacie.

Obec Veľké Bierovce, *list zo 17.3.2017*
Vzhľadom k tomu, že sa do projektu doplnili požiadavky zo strany SSC, ktoré mala obec k projektu cesty I/9, mení svoje pôvodné stanovisko v tom, že súhlasí s rekonštrukciu cesty a mení svoje požiadavky na odporúčacie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Trenčín, *list z 8.2.2017*
Požaduje doplniť

- *Návrh protihlukových opatrení, ktoré budú podložené hlukovou štúdiou,*
- *Doplniť hydrogeologický posudok*
- *Uviesť v dokumentácii, že v širšom okolí sa nachádzajú ochranné pásma vodných zdrojov Bystrec I a II, Zadná studňa, Klapča, Svitava I a II a Kunové,*
- *Vyjadria sa k dokumentácii po doplnení uvedených požiadaviek.*

MDV SR, Útvar hlavného hygienika, *list z 30.1.2017*
MDV SR, Útvar hlavného hygienika sa vyjadril listom zo dňa 12.1.2017. Následne zhotoviteľ stavby doplnil informáciu o hlukových pomeroch.
Podrobnejším rozborom hlukovej štúdie bolo zistené, že autor podkladu vychádzal z predpokladu, že územie je zaradené do III kategórie podľa vyhlášky č. 549/2007 Z.z.
Údaje, z ktorých sa vychádzalo sú diskutabilné a výsledné návrhy na ochranu životného prostredia pred hlukom sú spochybniteľné.
Prezentované opatrenia považuje za nedopracované a formálne.

Požaduje

- *Prepracovať návrh protihlukových opatrení*
- *V čase prípravy projektovej dokumentácie aktualizovať hlukovú štúdiu*
- *Po ukončení stavby predložiť stanovenie hlukovej záťaže v okolí stavby.*

MV SR, Prezídium policajného zboru, *list z 7.2.2017*
Dopĺňa svoje stanovisko z januára 2017 o nasledovné:
Podmienky, ktorá uviedla v stanovisku PPZ-ODP2-56-001/2017 sú odporúčacie podmienky.

Krajské riaditeľstvo PZ v Trenčíne, *list z 7.2.2017*
V ďalšom stupni projektovej dokumentácie požaduje

- *Predložiť kapacitné posúdenie cesty vo variantoch*
- *Predložiť kapacitné posúdenie križovatiek vo variantoch,*
- *Prehodnotiť riešenie pohybu chodcov a cyklistov*
- *Prehodnotiť zmeny kategórie cesty*
- *Trasu cesty s cyklotrasami riešiť mimoúrovňovo*
- *Križovatku ciest č. I/9 a II/507 realizovať s by-passmi,*
- *Prehodnotiť doplnenie odbočovacieho pruhu v križovatke pri PP.*

07.06.2017
SSC zaslala stanovisko k stanoviskám subjektov, vrátane verejnosti, s ktorým sa MŽP SR stotožňuje.

POLICAJNÉ PREZÍDIUM

Pripomienky majú odporúčací charakter, napriek tomu k jednotlivým bodom dávame nasledovné stanovisko:

001 ***K bodu 1***

Križovatka II/507 a I/9 s budúcim napojením privádzača rýchlostnej cesty R2 do križovatky Trenčianska Turná bola pôvodne v dokumentácii DÚR stavby Rýchlostná cesta R2 križovatka D1 – Mníchova Lehota navrhnutá ako jednopruhová s polomerom R=22m tj. S vonkajším priemerom 44m a s by-pasmi pre každý smer. V križovatke boli 4 body pripojenia na okružnej križovatke a 4 body pripojenia na by –pasoch cez zaraďovacie pruhy , t.j. 8 kolíznych bodov.

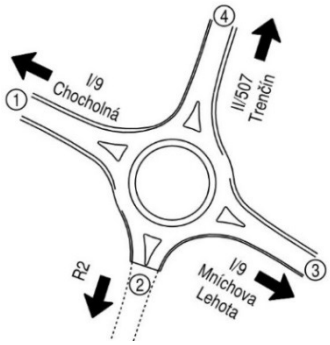
V dokumentácii DÚR bolo uvažované, že rýchlostná cesta R2 bude v úseku križovatka s diaľnicou D1 až po Mníchovu Lehotu postavená naraz, cez okružnú križovatku bude

prechádzať len doprava z I/9, privádzača z R2, a cesty II/507. Tranzitná doprava bude vedená mimo okružnú križovatku po rýchlostnej ceste R2.

V priebehu spracovania rekonštrukcie cesty I/9 sa uskutočnilo koordinačné rokovanie ohľadne postupov výstavby rýchlostnej cesty R2 a I/9 na ktorom boli zástupcovia SSC a projektanta informovaní o plánovanom postupe výstavby rýchlostnej cesty, kde o proti pôvodnému predpokladu bol zmenený postup výstavby R, ako aj jej časový rámec výstavby jednotlivých etáp. Najzásadnejšou zmenou ktorá ovplyvňuje smerovanie dopravy v okružnej križovatke je skutočnosť že rýchlostná cesta sa v prvej etape postaví len do križovatky Trenčianska Turná, a celá doprava bude cez privádzač v tejto etape zvedená cez predmetnú križovatku na cestu I/9.

V rámci projektu cesty I/9 boli spracované dopravnoinžinierske podklady vychádzajúce zo schválenej dopravnej prognózy štúdie realizovateľnosti rýchlostnej cesty R2. V rámci nášho projektu bol spracovaný smerový prieskum v križovatke ciest II/507 a I/9 s upresnením údajov o prerozdelení dopravy medzi cestami I/9 a I/61 Trenčín – most ktorý bol vybudovaný medzičasom a ktorý výrazne ovplyvňuje prerozdelenie dopravy. Do dopravnej prognózy boli zapracované aj časové horizonty budovania rýchlostnej cesty R2 a z toho vyplývajúce prerozdelenie dopravy medzi R2 a I/9.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že v rámci projektu bola okružná križovatka posudzovaná na nasledovné dopravné varianty:



Rok 2020 – bez vybudovania R2 *rameno č. 2 je nefunkčné. Okružná križovatka funguje ako trojramenná OK. Celá tranzitná doprava po I/9 prechádza cez okružnú križovatku v smere Chocholná a Mníchova Lehota.*

Rok 2030 – vybudovanie R2 po križovatku Trenčianska Turná. *Rameno č.2 na privádzač do MÚK Trenčianska Turná slúži na zvedenie dopravy z R2 na cestu I/9. Tranzitná doprava je vedená týmto ramenom do okružnej križovatky.*

Rok 2040 – *vybudovaná rýchlostná cesta R2 až po Mníchovu Lehotu Križovatka je plne funkčná. Tranzitná doprava je vedená po rýchlostnej ceste R2 t.j. mimo okružnú križovatku.*

Na základe vyššie uvedeného bol navrhnutý geometrický tvar okružnej križovatky, tak aby križovatka bola kapacitná a bezpečná. V rámci dokumentácie rekonštrukcie cesty I/9 križovatka je navrhnutá ako jednopruhová o priemere 45m bez by- pasov. Na navrhnutý tvar bola križovatka posúdená a dopravne vyhovuje vo výhľadovom období. Oproti pôvodnému návrhu z DÚR došlo k zníženiu kolíznych bodov z 8 na 4 čím je podľa nášho názoru bezpečnejšia.

Záver

Navrhnutá jednopruhová okružná križovatka pri naplnení predpokladov z dopravnej prognózy ako aj z pohľadu časového postupu budovania rýchlostnej cesty R2 kapacitne vyhovuje s dostatočnou rezervou (Funkčná trieda A) na výhľadové obdobie do roku 2040 aj bez požadovaných by-passov. Po znížení kolíznych bodov z 8 na 4 oproti pôvodnému návrhu s by-passmi je podľa nášho názoru križovatka z dopravného hľadiska bezpečnejšia.

Na rokovaní na pôde TSK za účasti NDV SR a SSC bolo zo strany objednávateľa zástupcovi polície SR prisľúbené, že by-passsy budú v križovatke napriek tomu, že kapacitné výpočty za predpokladu dobudovania R2 v uvedených horizontoch ich potrebu nepreukázali.

002 ***K bodu 2***

Súčasťou projektu rekonštrukcie cesty I/9 nie je vybudovanie napojenia areálu 114,150. Táto stavba je v projekte znázornená ako súvisiaca, ktorú je potrebné s našou stavbou skoordinovať a vytvoriť na ceste I/9 také podmienky aby ju bolo možné zrealizovať.

Z tohto pohľadu v rámci našej stavby nemôžeme zrušiť požadované existujúce blízke napojenie (zjazd na súbežnú účelovú komunikáciu s Biskupickým kanálom) , pretože bez realizácie nového napojenia do areálu Dalitrans ktorý nie je súčasť našej stavby by došlo k prerušeniu obsluhy územia okolo Biskupického kanálu.

Túto podmienku je potrebné adresovať spracovateľovi dokumentácie napojenia areálu Dalitrans.

Medzičasom, podľa našich informácii spracovateľ dokumentácie upravil technické riešenie napojenia areálu a areál bude na cestu I/9 napojený len pravostranne. Predmetné ľavostranné napojenie úplne vypustil. V našej dokumentácii DSP ktorú budeme aktualizovať po vydaní rezortnej expertízy sa k tejto otázke vrátime a naše riešenie skoordinujeme s aktuálnym riešením napojenia tohto areálu.

003 ***K bodu 3***

Súčasťou rekonštrukcie cesty I/9 nie je návrh cyklotrás v danom území. Navrhnuté cyklotrasy sú v projekte znázornené ako budúce súvisiace stavby, ktoré je s našou stavbou potrebné skoordinovať. V rámci projektu cyklotrás – cyklochodníka T. Turná - T. Stankovce bolo v posudzovanom území navrhnuté 2x úrovňové kríženie s cestou I/9. Projektant v rámci rekonštrukcie cesty I/9 tento návrh rešpektoval a v svojom projekte doplnil na ceste I/9 v dopravnom tieni fyzický ostrovček pre ochránenie chodcov a cyklistov. V poslednom návrhu ktorý dostal projektant k dispozícii už po odovzdaní dokumentácie je jeden úrovňový prechod už vypustený. Z tohto dôvodu v aktualizácii projektu DSP je možné jeden deliaci ostrovček vypustiť.

V projekte cyklochodníka, ktorý nám bol poskytnutý je uvažované vo výhľade s vybudovaním mimoúrovňového kríženia (podchodu) s cestou I/9 v km 3,5 až 3,6 našej stavby.

Na záverečnom prerokovaní zaznela požiadavka zo strany zúčastnených zástupcov dotknutých obcí, aby predmetný podchod bol zahrnutý do stavby rekonštrukcie cesty I/9 ako vyvolaná investícia. Napriek tomu, že projekt cyklochodníka nie je súčasťou našej stavby, po dohode s objednávateľom sme technicky preverovali možnosti realizácie podchodu v danom území s nasledovnými závermi:

V danom území je trasa cesty I/9 vedená v rovinatom území tesne nad terénom. V prípade budovania podchodu v tomto úseku sa konštrukcia podchodu dostane až pod hladinu

podzemnej vody a podchod by bolo nutné budovať ako tesniacu vaňu. Keďže príjazdové rampy by boli pod existujúcim terénom dažďovú vodu by bolo nutné z rámp prečerpávať. V blízkosti nie je žiadny vodný tok, kde by bolo možné dažďovú vodu vypúšťať. Vsakovanie , vzhľadom na íly v podloží nie je možné.

Z tohto pohľadu sa nám javí návrh podchodu v danom území ako nevhodný a ídeový návrh ktorý sme dostali ako podklad nezohľadňuje tieto skutočnosti.

Záver
V rámci projektu rekonštrukcie cesty I/9 nie sú riešené cyklistické trasy v danom území. Toto rieši iný projekt ktorý v našom projekte je znázornený ako iná súvisiaca stavba.

Po preverení umiestnenie podchodu, tak ako navrhuje zmienený projekt je z technického hľadiska nevhodný a obtiažne realizovateľný s vynaložením veľkých finančných nákladov. Súhlasíme s názorom, že mimoúrovňové kríženie je bezpečnejšie ako navrhované úrovňové.

Po preskúmaní okolitého terénu odporúčame zmenu vedenia cyklistickej trasy smer Trenčín – Trenčianske Stankovce, tak aby boli využité pre mimoúrovňové kríženie existujúce podjazdy. Najbližší je mostný objekt 50-084. S tým že trasa by bola vedená po miestnej komunikácii popod most ev. č. 50-084 a následne popred, alebo poza areál roľníckeho družstva. Za ním by sa trasa cyklochodníka napojil na cestu II/507 tak ako je navrhnuté v pôvodnom projekte cyklochodníka.

Keďže nie sme spracovateľ projektu cyklochodníka tento návrh má len odporúčajúci charakter.

004 ***K bodu 4*** *- viď stanovisko k vyjadreniu KDI*

STANOVISKO K VYJADRENIU KDI

005 ***Bod 1 predložiť kapacitné posúdenie cesty s vybudovaním R2 a bez vybudovania R2*** *– toto posúdenie je vypracované v rámci DI údajov projektu DSZ. Odporúčame zvážiť či ho nepriložiť ako prílohu o zmene navrhovanej činnosti 8a rovnako ako hlukovú štúdiu.*

006 ***Bod 2 predložiť kapacitné posúdenie križovatiek s vybudovaním R2 a bez vybudovania R2*** *– viď odpoveď na bod 1*

007 ***Bod 3 Prehodnotiť pohyby chodcov a cyklistov****. Zmena kategórie cesty na 9,5 bez súčasného vybudovania cestičky pre chodcov a cyklistov pohybujúcich sa po ceste I/9 (Pozn. pri kategórii 9,5 je šírka krajnice 0,5 m , to znamená, že cyklista a chodec sa pohybuje v bezprostrednej blízkosti okolo jazdiacich motorových vozidiel).*
Vzhľadom na charakter cesty nie je vhodné vedenie chodcov a cyklistov po ceste I/9. Odklon chodcov a cyklistov rieši samostatný projekt riešenie cyklochodníkov T. Turná – T. Stankovce. Náš projekt rekonštrukcie cesty I/9 toto rešpektuje. Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov boli do projektu cesty I/9 doplnené stredové ostrovčeky v mieste kríženia peších trás s cestou I/9. V priebehu spracovania projektant dostal od spracovateľa návrh projektu s dvomi miestami kríženia peších a cyklistických trás s cestou I/9. Po odovzdaní dokumentácie sme dostali nové technické riešenie, kde jedno miesto kríženia bolo zrušené. V našej aktualizácii DSP riešenie chodníkov zaktualizujeme na základe nových poskytnutých dát.

Na rokovaní na pôde TSK za účasti MDV SR, SSC, zástupcov dotknutých obcí, polície a zástupcov TSK zo strany starostov bolo požadované zachovanie prechodu pre chodcov

pri druhom krížení. Na rokovaní bolo dohodnuté, že projekt bude túto žiadosť zástupcov obcí rešpektovať.

008 ***Bod 4 Prehodnotiť zmenu kategórie cesty okrem vyššie uvedeného aj z dôvodu, že v prípade nezjazdnosti cesty I/9 v stúpaniach v k. ú. Mníchova Lehota, Svinná a pod. v zimnom období, nie je pri šírke krajnice 0,5 m u kategórie cesty C 9,5 kde odstaviť kamióny tak, aby cesta I/9 zostala prejazdná v dvoch jazdných pruhoch aspoň pre osobnú dopravu (Pozn. pri kategórii C 11,5 je šírka krajnice 1,5 m).***

Súčasná kategória cesty v danom území je C 9,5 až C 10,5/80. Pričom kategória cesty C 10,5/80 v aktuálnych predpisoch STN neexistuje. V rámci zadania je požiadavka objednávateľa na zjednotenie kategórie na platnú kategóriu C 9,5/80 s čim sa stotožňujeme. Nie je nutné rozširovať existujúce cestné teleso okrem mies doplnenia odbočovacích pruhov v križovatkách.

V rámci dopravnej prognózy nášho projektu sme pracovne posudzovali aký má vplyv kategória C 9,5 a C 10,5 na kapacitu komunikácie, a došli sme k záveru že kapacita je v tomto prípade rovnaká.

Na záverečnom rokovaní zaznela požiadavka na prehodnotenie kategórie a návrh kategórie na C 11,5/80. V prípade vybudovania rýchlostnej cesty R2 nemá podľa nášho názoru význam prebudovávať cestu I/9 na kategóriu C 11,5.

Prebudovaním cesty na kategóriu C 11,5/80 by vyvolalo nutnosť rozšírenia cestného telesa v celej dĺžke, vrátane nutnosti prebudovania všetkých mostných objektov na trase.

009 ***Bod 5 kríženie cesty I/9 chodcami a cyklistami riešiť v možných prípadoch mimoúrovňovo – viď odpoveď k bodu 3 listu*** *Policajného prezídia*

011 ***Bod 7 – prehodnotiť zmenu riešenia okružnej križovatky ciest I/9 a II/507 (Pozn. doplniť by passy)***

Viď odpoveď na bod 1 listu Policajného prezídia. By-passy budu doplnené v rámci projektu DSP.

012 ***Bod 8 – prehodnotiť doplnenie odbočovacieho pruhu pri priemyselnom parku Vaillant***

V križovatke do priemyselného parku Vaillant je existujúci odbočovací pruh vľavo z hlavnej cesty, ktorý projekt rešpektuje. Dopravné značenie bude s políciou prerokované v aktualizácii stupňa DSP.

Požiadavka na doplnenie odbočovacích pruhov vpravo, bola prerokovaná za účasti zástupcu MDV SR, SSC na pôde TSK. V projekte DSP bude preverená možnosť doplnenia prídavných pruhov pre odbočenie vpravo.

Obec Trenčianske Stankovce

Bez námietok

MINISTERSTVO OBRANY SR

015 ***Bod 1 až 5*** *Podmienky sú a budú rešpektované v dokumentácii DSP.*

OKRESNÝ ÚRAD TRENČÍN

016 ***Bod 1*** *Po dobudovaní rýchlostnej cesty R2 v tomto koridore bude trasa medzinárodného ťahu vedená po tejto rýchlostnej ceste. Projektant vychádzal zo zadania objednávateľa v ktorom bola zadefinovaná kategória C 9,5.*

Vzhľadom k tomu že samotná cesta I/9 či už v kategórii C 9,5 alebo C 11,5, dlhodobo neprenesie predpokladané dopravné záťaže, dobudovanie rýchlostnej cesty je v danom úseku nevyhnutné.

017 ***Bod 2*** *okružná križovatka – viď odpoveď 001.*

018 ***Bod 3*** *súhlasíme, bude zaslaná dokumentácia DSP*

OBEC VEĽKÉ BIEROVCE

019 ***Bod a*** *požiadavka bola vznesená na záverečnom prerokovaní. Na základe pokynu objednávateľa bol v križovatke s cestou III/1868 na hlavnej ceste doplnený odbočovací pruh vľavo, na základe požiadavky obce.*

021 ***Bod b v****iď odpoveď 16 a predchádzajúce odpovede.*

OKRESNÝ ÚRAD TRENČÍN – odbor krízového riadenia

Bez pripomienok

REGIONÁLNY ÚRAD VEREJNEHO ZDRAVOTNÍCTVA

022 ***Bod 1*** *Hluková štúdia bola spracovaná. Protihlukové opatrenia sú spracované v súlade s hlukovou štúdiou pri zohľadnení rozhľadových pomerov v križovatkách.*

023 ***bod 2*** *Bude doplnené v dokumentácii DSP. Podmienky je možné doplniť aj v Oznamení. Podmienky dáva RÚVZ.*

024 ***bod 3*** *Ochranné pásmo VZ Veľké Bierovce je znázornené napríklad vo výkresovej prílohe č.2 situácia zmeny navrhovanej činnosti. Požiadavky na doplnenie vodných zdrojov v širšej oblasti je možné doplniť do textu Oznámenia.*

OBEC MNÍCHOVÁ LEHOTA

Bez pripomienok

OBVODNÝ BANSKÝ ÚRAD V PRIEVIDZI

Bez pripomienok

TRENČIANSKY SAMOSPRÁVNY KRAJ

Bez pripomienok

OBEC TRENČIANSKÁ TURNÁ

025 ***bod 1*** *Odvodnenie, aby neboli ohrozené nehnuteľnosti. Rekonštrukcia cesty rešpektuje existujúci systém odvodnenia komunikácie a mostných objektov v danom rovinatom území. Projekt rešpektuje existujúci systém odvodnenia komunikácie cez zatrávnené svahy do okolitého terénu a do existujúcich priekop ktoré budú pozdĺž cesty prečistené.*

026 ***bod 2*** *Protihlukové opatrenia projektant navrhol na základe hlukovej štúdie.*

027 ***bod 3*** *Ponechanie či demontáž rozsahu PHS po sprevádzkovaní R2 bude na rozhodnutí SSC na základe aktuálnych meraní.*

028 ***bod 4*** *šírka cesty v úseku Trenčianská Turná – Trečianske Stankovce až po križovatku pri Veľkých Bierovciach v staničení 2,0 -3,8 bola realizovaná tak, aby sa bezpečne dala využiť pre peších a cyklistov****, viď' odpoveď' 003***

034 ***bod 4*** *K prejazdu cyklistov cez cestu I/9. Projekt rešpektuje súvisiacu stavbu kde je prejazd cyklistov navrhnutý. K tejto tematike* ***viď' odpoveď' 003. Na prejazde sú doplnené deliace ostrovčeky pre ochranu chodcov a cyklistov.***

035 ***bod 5 Obec ako účastník budúceho stavebného konania bude informovaná o vydaní stavebného povolenia a taktiež začatie stavebných prác investor oznámi v dostatočnom predstihu. Predpoklad realizácie so zohľadnením aktuálneho stavu prípravy je v rokoch 2018-2020.***

JÁN ŠULEK

036 *bod 1 Vybudovanie zástavok SAD na Hamroch, Z pohľadu bezpečnosti je vhodnejšie budovať zástavky priamo na verejných priestoroch v priemyselných areáloch, čo však nie je úlohou SSC. Budovanie zastávok pri ceste I. triedy je z pohľadu bezpečnosti chodchov nevhodné. Starosta obce Trenčianska Turná potvrdil, že zastávka bude vybudovaná v rámci blízkeho priemyselného parku.*

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY, ÚTVAR VEDÚCEHO HYGIENIKA REZORTU

037 *Chýba im hluková štúdia, bola spracovaná v rámci dokumentácie DSZ v ktorej je priložená. Vieme poskytnúť. Huková štúdia bola dodatočne zaslaná.*

ŠTÁTNA OCHRANA PRÍRODY SR

038 *- ŠOP SR uvádza, že rekonštrukcia je „****prijateľná*** *z hľadiska záujmov ochrany prírody, ale* ***nemožno s ňou súhlasiť' bez realizácie zmierňujúceho opatrenia*** *na zabránenie kolízií vtákov s dopravnými prostriedkami. Preto* ***je možné nepokračovať' v procese hodnotenia vplyvov****, ale zároveň* ***je nevyhnutné zabezpečiť', aby boli v ďalšom stupni dokumentácie doplnené zábrany pre vtáky****, a to predovšetkým na susediacich mostoch nad kanálom a Váhom. Podobné odporúčame inštalovať aj na mostoch nad biokoridormi miestneho významu Potôčky – Mrazáky, Zadná Vrlačka a Pod Laziskom".*

- ŠOP SR uvádza, že podstatným nedostatkom z hľadiska záujmov ochrany prírody je neidentifikovaný vplyv na regionálny biokoridor Váhu a z toho vyplývajúca absencia ochranných prvkov na moste Váh (siete) ***na zabránenie kolízií vtákov s dopravnými prostriedkami****.*

Navrhovaná činnosť nepredstavuje oproti súčasnému stavu žiadnu zmenu vplyvu na kolízie vtákov s dopravnými prostriedkami. Rekonštrukcia komunikácie totiž nemá vplyv na zmenu množstva, ani rýchlosť dopravy. Vplyv tak nemožno považovať za neidentifikovaný, ale nejestvujúci.

Opatrenie na zabránenie kolízií s vtákmi ale má opodstatnenie z hľadiska ochrany vtáctva a funkcie biokoridorov, podmienka tak bude zahrnutá do návrhov opatrení, implementácia opatrenia zahŕňajúceho rozšírenie ríms na dotknutých mostoch a inštaláciu sieťových zábran bude predmetom ďalšieho rokovania s investorom, ktoré odporúčame za účasti Štátnej ochrany prírody SR. Požiadavka bude po odsúhlasení SSC zapracovaná do dokumentácie DSP.

- ŠOP SR správne poukázali na chyby v názvoch maloplošných chránených území v širšej dotknutej oblasti, ktoré tak budú opravené nasledovne. PR (nie NPR) Prepadlisko, PP (nie NPP) Malostankovské vresovisko, a PP Selecký potok (nie NPR Prepadlisko).

- Vplyvy na faunu, flóru a ÚSES boli popísané v kapitole IV. Negatívne vplyvy – Na faunu a flóru (bude zmenené na „Na faunu, flóru, ÚSES). Tieto budú doplnené, resp. konkrétnejšie sformulované.

- Opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov boli uvedené, a zaradené v problematike inváznych druhov v kapitole III.6.3.2 Antropogénne stresové faktory. Budú doplnené do kapitoly IV.3 Opatrenia.

- Kapitola opatrenia bude prispôsobená tak, aby bolo zrejmé prepojenie, vzťah s vplyvmi

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SR, ÚTVAR VEDÚCEHO HYGIENIKA REZORTU, ODDELENIE OBLASTNÉHO HYGIENIKA REZORTU

Odpoveď spracovateľa hlukovej štúdie na stanovisko 8997/2016-1.7/ml Oblastného hygienika Žilina, MUDr. Szabovej zo dňa 30.01.2017:

Hluková štúdia bola vypracovaná podľa požiadaviek:

- špecifikovaných v objednávke Slovenskej správy ciest (v zastúp. projektanta),

- technických predpisov ministerstva dopravy (TP 15/2011)

- platnej legislatívy (Zák. 355/2007, Vyhl. MZ SR 549/2007)

Oblastný hygienik Žilina, MUDr. Zuzana Szabová, považuje výsledné návrhy na ochranu životného prostredia pred hlukom ***za spochybniteľné*** *na základe výhrad, ktoré* ***sú mimo hore uvedených požiadaviek****. („kategória územia“, „synergický vplyv...na zdravie“, „skúsenosti s inými stavbami“ viď nižšie).*

a) kategória územia III.:

Vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z.z. sa obmedzila platnosť prípustných hodnôt hluku pre diaľnice, cesty I. a II. triedy a miestne komunikácie s hromadnou dopravou (kategória územia III) len do vzdialenosti 100 m od osi cesty. Keďže toto obmedzenie spôsobilo výraznú zmenu prípustných hodnôt hluku v okolí ciest s intenzívnou dopravou oproti predchádzajúcim rokom a malo výrazný dopad na rozvoj cestnej siete, bolo na jednom zo zasadnutí vlády SR v roku 2008 na ***návrh ministra dopravy*** *uložené ministrovi zdravotníctva novelizovať citovanú vyhlášku. Výsledkom uvedeného bolo zrušenie uvedeného obmedzenia kategórie územia III. vzdialenosťou 100 m (Vyhláškou MZ SR č. 237/2009 Z.z.).*

b) synergický účinok hluku.:

Pre synergický účinok hluku dvoch a viacerých zdrojov u dopravného hluku nie je v legislatíve uvedená žiadna dikcia.

Vo vzťahu k prípustným hodnotám hluku je synergický účinok zadefinovaný len pri tzv. „iných zdrojoch“ (Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z.)

c) vplyv na zdravie.:

Hodnotením vplyvu hluku na zdravie (prípadne jeho synergickým účinkom) sa hlukové štúdie zamerané na predikciu hluku a návrh protihlukových opatrení nezaoberajú. Týmto sa zaoberá kategória „Hodnotenie zdravotných rizík zo životného prostredia na účely posudzovania ich možného vplyvu na zdravie.“

d) skúsenosti s inými stavbami.:

Skúsenosti s inými stavbami je potrebné najprv transformovať do príslušných predpisov až potom je možné na ich základe spochybňovať konkrétne návrhy na ochranu pred hlukom.

Záver: *stanovisko Oblastného hygienika Žilina MUDr. Zuzany Szabovej k hlukovej štúdii je* ***nenáležité.***

Stanovisko projektanta k vyjadreniu hygienika
Ako projektant sa nemôžeme stotožniť s tvrdeniami v druhom a treťom odstavci Záverov tohto stanoviska, z nasledovných dôvodov:

K tvrdeniam v odstavci 2 Záveru:

***Údaje o výstavbe rýchlostnej cesty**, predstavujú nosné vstupné údaje pre náš projekt. Vzhľadom na skutočnosť, že v súčasnosti nie sú k dispozícii novšie údaje a uvedené údaje sú stále v platnosti, **projektant musí z nich vychádzať a rešpektovať ich**.*

*Účelom rýchlostnej cesty je prevzatie dopravy zo zaťaženej cesty I/9. Z toho automaticky vyplýva že budúca rýchlostná cesta bude generovať hluk, ktorý musí byť eliminovaný. Vzhľadom na skutočnosť, že v súčasnosti nie je táto rýchlostná cesta vybudovaná, technicky **nie je možné** na ňu navrhovať protihlukové opatrenia. Preto nejde o spoliehanie sa, **ale o nutnosť riešiť protihlukové opatrenia na rýchlostnej ceste R2 v priebehu jej výstavby.***

Z tohto dôvodu nemôžeme súhlasiť s tvrdením hygienika že podklady sú diskutabilné, a výsledky sú spochybniteľné. Týmto spôsobom by bol spochybniteľný celý postup prípravy nových dopravných stavieb, ktorý vždy musí vychádzať zo známych skutočností v danom čase. Podľa údajov a vedomostí ktoré máme k dispozícii, údaje (o čase výstavby R2) použité v projekte boli najaktuálnejšie a dopravná prognóza ako aj celý projekt (vrátane hlukovej štúdie) z nich vychádzal a rešpektoval ich.

K tvrdeniam odstavci 3 Záveru:

Pripomienka ku kapitole IV.3 a k správnosti údajov. V kapitole IV.3 sú uvedené hodnoty dĺžok a plôch PHS pre jednotlivé roky. Tieto hodnoty sú totožné s údajmi Hlukovej štúdie tabuľa III. a sumárnymi údajmi za tabuľkou.

*V tabuľke III sú uvedené citujem: Protihlukové opatrenia pre objekt SO 101 - predmetný úsek cesty I/9 určené na rekonštrukciu pre predpokladaný rok uvedenia do prevádzky 2020, výhľadový 10.-ty rok od uvedenia do prevádzky rok 2030 a pre výhľadový rok 2040 – s ohľadom na **dodané požiadavky na rozhľadové pomery** v križovatkách podľa prílohy č.6.*

Po preverení údajov nesúhlasíme s tvrdením že údaje uvedené v dokumentácii v kapitole IV.3 sú nesprávne. Údaje v kapitole IV.3 sú už po redukcii z dôvodu zásahu do rozhľadových pomerov a sú v súlade s navrhnutými protihlukovými opatreniami v projekte.

ZDRUŽENIE DOMOVÝCH SAMOSPRÁV, BRATISLAVA

1. *Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008.*

Výkresová a textová časť a jej rozsah je v súlade s predloženým typom dokumentácie. Požiadavka platí pre vyššie stupne dokumentácie, ktoré budú spracované následne.

2. *Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).*

Kapacitné posúdenie je súčasťou vyššieho stupňa dokumentácie DSZ a DSP.

3. *Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu.*

Projekt je v súlade s aktuálnymi predpismi.

4. *V prípade nevyhnutnosti povrchovým státí ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie retenčnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m^2 po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, viď informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR www.samospravydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok.*

Netýka sa tohto projektu. Nie sú v rámci projektu navrhnuté žiadne nové státia ani ploché strechy. Jedná sa o rekonštrukciu cesty I/9

5. *Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie.*

V projekte vegetačných úprav sú rešpektované príslušné aktuálne STN a súvisiace predpisy.

6. *Žiadame dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon).*

Projekt je v súlade s platnými predpismi.

7. *Žiadame dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.*

Projekt je v súlade s platnými predpismi.

8. *Žiadame dôsledne uplatňovať strategický dokument Slovenskej republiky "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014.*

Riešením rekonštrukcie nedôjde k negatívnym vplyvom na zmenu klímy, naopak zvýšením plynulosti dopravy dôjde k miernej redukcii emisií z dopravy.

9. *Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti*

životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach.

Len konštatovanie, nie je požiadavka

10. *Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.*

Požiadavka je splnená výkresovou dokumentáciou, zameranie terénu, ortofotomapa, situácia 1:10 000.

11. *Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.*

Nie je možné, ide o rekonštrukciu cesty, na existujúcom cestnom pozemku.

12. *V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti.*

Cesta je vedená extravilánom obcí, nie je predmetom rekonštrukcie cesty

13. *Požadujeme, aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov.*

Cesta je vedená extravilánom obcí, nie je predmetom rekonštrukcie cesty

14. *Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.*

Cesta je vedená v extraviláne, z cestného pozemku sú odstránené stromy, ktoré bránia rekonštrukcii a bezpečnosti cestnej premávky. Z pohľadu bezpečnosti nie je možná náhradná výsadba na cestnom telese. Náhradná výsadba je zohľadnená v maximálnej miere v objetoch vegetačných úprav tejto stavby.

15. *Náhradnú výsadbu a lokálny parčík žiadame riešiť tak, aby prispievali k zlepšovaniu lokálnej mikroklímy a jej bilancie.*

Viď odpoveď 15.

16. *Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.*

Netýka sa to stavby, ide o rekonštrukciu existujúcej cesty v extraviláne obcí.

17. *Výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela podľa bodu 14 bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - investor bude rešpektovať výsledok tejto*

súťaže; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru v ktorom sa umiestni ako aj charakter danej lokality..

Viď odpoveď 17.

18.Statiku stavby žiadame overiť nezávislým oponentským posudkom

Investor nemá dôvod pochybovať o správnosti navrhnutého riešenia. Zhotoviteľ projektovej dokumentácie bol vybratý verejným obstarávaním a spĺňa požiadavky na odbornú spôsobilosť. Jednotlivé časti PD sú spracované a potvrdené osobami v súlade so zákonom o osobitnej odbornej spôsobilosti. Nie je jasné o aký druh posúdenia má združenie záujem.

19.Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.

V rámci projektu bol spracovaný aktuálny IGHP pre túto stavbu

20.Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb.

V rámci projektu nie je navrhnutá žiadna kanalizácia ani orl. Netýka sa tejto stavby.

21.Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.

V rámci projekčných prác sa vykonali koordinačné rokovania so zástupcami dotknutých obcí a miest, za účasti TSK práve na zosúladenie stavby s plánovanými aktivitami v území. Projektant koordinoval stavbu so všetkými známymi stavebnými aktivitami.

22.Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o odpadoch č.79/2015 Z.z.

Akceptované

23.Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; sú vhodné na mnohé aplikácie ako napr. spevnené plochy, povrchy plochých striech a majú mnohé pozitívne ekologické, environmentálne a klimatické funkcie.

Akceptované, jedným z podmienok tejto rekonštrukcie je recyklácia existujúcej betónovej vozovky

24.Žiadame spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií

Požiadavka je oprávnená a smeruje na budúceho zhotoviteľa stavby.

25. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v §24 ods.2 zákona č. 24/2006 Z.z. je Združenie domových samospráv účastníkom ďalších povoľovacích konaní
Akceptované

15.06.2017
SSC Bratislava požiadala listom o pokračovanie v konaní.

20.06.2017
MŽP SR listom upovedomilo účastníkov konania o podkladoch rozhodnutia.

26.06.2017
Združenie domových samospráv, Bratislava zaslala žiadosť o sprístupnenie podkladu – stanoviska SSC Bratislava podľa zákona č. 211/2000 Z. z. a o predĺženie termínu na pripomienkovanie.

07.07.2017
Odborom legislatívy MŽP SR bol požadovaný materiál pre Združenie domových samospráv, Bratislava sprístupnený.

07.07.2017
MŽP SR predĺžilo e-mailom Združeniu domových samospráv, Bratislava zo dňa 07.07.2017 lehotu na pripomienkovanie podkladov.

10.07.2017
Združenie domových samospráv, Bratislava zaslalo e-mailom **pripomienky k stanovisku SSC Bratislava k stanoviskám:**

Vyjadrenie k podkladom rozhodnutia

Doplňujúca informácia nesprávne uvádza, že autorom a účastníkom procesu EIA je Marcel Slávik; účastníkom zisťovacieho konania a subjektom uplatňujúcim si pripomienky je Združenie domových samospráv ako právnická organizácia podľa §24 ods.2 zákona EIA č.24/2006 Z.z.; túto nepresnosť žiadame v rozhodnutí opraviť.

***K pripomienke č. 9, 12, 13, 14 uvádzame** nasledovné: Podľa §14 Cestného zákona sa spolu s cestou má vybudovať cestná zeleň; uvedené požiadavky je preto potrebné aplikovať práve v tomto duchu a rozsahu. Súčasťou projektu stavby cesty má byť aj návrh odvodnenia telesa cesty podľa platných Technických podkladov SSC. Požadujeme, aby spôsob riešenia telesa cesty a cestnej zelene bolo jednotné riešenie, ktoré skĺby jednotlivé čiastkové problematiky. Svahy a cestný rigol pri telese cesty žiadame zatrávniť a vegetačne upraVIť tak aby plnil funkcie tzv. dažďovej záhrady, jeho súčasťou majú byť aj vzrastlé stormy. Okrem splnenia funkcie súvisiacej s odtokom dažďových vôd sú prírodnou a prirodzenou bariérou a protihlukovým opatrením, opatrením na zachytávanie prachových častíc a taktiež účinným vetrolamom. Za naplnenie týchto požiadaviek pokladáme take naprojektovanie cesty, ktoré sa uvedenými hľadiskami patrične bude zaoberať a premietne ich do projektu a zrealizovaného diela.*

***K pripomienke č.16 a 17** uvádzame nasledovné: Pri budovaní ciest bolo v minulosti dobrým zvykom ako súčasť okolia cesty osadiť aj umelecké dielo, ktoré zároveň plnilo aj ďalšie funkcie: napr. totem oznamujúci začiatok územia mesta alebo obce; prípadne plastika ako súčasť protihlukovej steny a podobne. Uvedené navrhujeme zvážiť pri konkrétnom projektovom riešení jednotlivých úsekov stavby.*

***K pripomienke č.18**: Požiadavka smeruje k overeniu statiky stavby podľa stavebného zákona stavebným úradom, čo je dnes zákonom stanovená povinnosť. V nedávnej minulosti sa stalo, že aj cestné stavby v dôsledku nesprávne vypočítanej statiky skolabovali so stratami na životoch a tiež so zvýšeným náporom na životné prostredie.*

***K pripomienke č.20**: Odvodnenie stavby je riešené odvodom vôd do okolitého terénu. Podľa §18 ods.5 Vodného zákona "Pri všeobecnom užívaní vôd sa nesmie ohrozovať ani zhoršiť ich kvalita alebo zdravotná bezchybnosť, poškodzovať životné prostredie a prírodné dedičstvo, zhoršovať odtokové pomery, poškodzovať brehy, vodné stavby a zariadenia, zariadenia na chov rýb. Všeobecné užívanie vôd nesmie slúžiť na podnikateľské účely." Pred odvedením vôd do terénu je potrebné zabezpečiť filtráciu znečisťujúcich látok (vyplýva to aj z viacerých ustanovení vodného zákona). Uvedené je možné riešiť v súbehu s riešením pripomienok č.9, 12, 13 a 14 cestným rigolom, ktorý bude mať na spodu geotextíliu zabezpečujúcu priepustnosť vody a zároveň filtrujúcu znečisťujúce látky. Táto bude*

prekrytá vrstvou zeminy, ktorá vhodnou vegetačnou skladbou bude plniť aj iné ekostabilizačné funkcie.

K veci uvádzame, že medzi našim združením a obcami Trenčianske Stankovce a Trenčianska Turná došlo k pracovnému stretnutiu (obce reprezentovali aj názory ostatných dotknutých obcí), z ktorého vyšli nasledovné spoločné závery:

- *Je záujmom dotknutých obcí a ich obyvateľov, aby bola uvedená rekonštrukcia čo najskôr zrealizovaná; je to aj záujmom nášho združenia, lebo rekonštruovaná cesta zároveň nepriamo prispeje k zlepšeniu prostredia tým, že sa budú menej opotrebúvať autá a zároveň doprava bude plynulejšia. Dotknutá verejnosť aj dotknuté obce podporujú realizáciu tejto rekonštrukcie.*
- *Z pracovných rokovaní medzi SSC a obcami bola prezentovaná technológia rekonštrukcie a to použitie starej vozovky a jčj konštrulčných prvkov ako podkladu zrekonštruovaného (vozovka sa rozdrví a použije do podložia), čím sa zabezpečí, že táto rekonštrukcia nezaťaží životné prostredie dodatočným stavebným odpadom a zároveň bude ako stavebný material použitý zrecyklovaný a zhodnotený odpad priamo z miesta.*
- *Pripomienky a požiadavky nášho združenia sú oprávnené a realizovateľné; otázka je naprojektovanie vhodného technického riešenia, ktoré ich bude rešpektovať (v zmysle vyššie uvedeného doplnenia k pripomienkam).*

Na základe uvedeného súhlasíme s ukončením posudzovania vplyvov vydaním rozhodnutia zo zisťovacieho konania s tým, že medzi podmienkami pre nasledovné stupne povoľovania bude uvedené, že SSC zohľadní pri projekcii požiadavky a návrhy dotknutej verejnosti.

18.07.2017

SSC Bratislava upresňuje stanovisko k stanovisku Združeniu domových samospráv, Bratislava

K pripomienke č. 9, 12, 13, 14

Projektová dokumentácia rieši návrh vegetačných úprav pozdĺž cesty I/9 Chocholná – Mníchova Lehota. V projektovej dokumentácii je navrhnutá krovitá výsadba pozdĺž jazdných pruhov cesty I/9 na jej svahoch, prípadne pozdĺž protihlukových stien a výsadba krov v stredovom ostrovčeku okružnej križovatky – nízke druhy krov. Vegetačné úpravy budú zrealizované len v trvalom zábere stavby, t.z. len na plochách, ktoré sú v majetku stavebníka. Funkcia krov spoločne so založenými trávnikmi v tomto prípade je napomáhanie zadržiavania a zasakovania dažďovej vody v území, ktoré sa nachádza v extraviláne dotknutých obcí.

Z bezpečnostného hľadiska prevádzky na ceste nebudú v krovitých výsadbách vysádzané stromy. Vegetačné úpravy sa vykonajú v súlade s TP 04/2010 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách a TKP 25/2012 Vegetačné úpravy.

K pripomienke č.16 a 17

Trasa je kompletne v extraviláne. Spomenuté umelecké diela sa realizovali v intravilánoch alebo na hrane intravilánu, pričom však v minulosti neboli rešpektované požiadavky na bezpečnosť cestnej dopravy a uvedené umelecké diela častokrát aj v súčasnosti tvoria nebezpečnú prekážku kde hrozí náraz vozidiel do tohto umeleckého diela.

***K pripomienke č.18**: Požiadavka smeruje k overeniu statiky stavby podľa stavebného zákona stavebným úradom, čo je dnes zákonom stanovená povinnosť. V nedávnej minulosti sa stalo, že aj cestné stavby v dôsledku nesprávne vypočítanej statiky skolabovali so stratami na životoch a tiež so zvýšeným náporom na životné prostredie.*

Súčasťou projektu sú samozrejme statické výpočty. Táto požiadavka v projekte je splnená.

***K pripomienke č.20**:*

Vzhľadom na to, že ide o rekonštrukciu cesty na existujúcom cestnom telese je v projekte rešpektovaný existujúci systém odvodnenia komunikácie. V úsekoch kde sa upravuje zemné teleso o odbočovacie pruhy, sú nové priekopy napojené na existujúci systém odvodnenia.

V projekte nedochádza k zmene odtokových pomerov v území.

17.07.2017
MŽP SR upovedomilo účastníkov konania o podkladoch pre plánované rozhodnutie zo zisťovacieho konania.

Vyhodnotenie stanovísk
Stanoviská pripomienkujúcich subjektov verejnej správy sú kladné.

K stanovisku ***Združenie domových samospráv, Bratislava*** sa SSC Bratislava, podrobne vyjadrila. MŽP sa týmto stanoviskom stotožnilo. Opodstatnené pripomienky ***Združenia domových samospráv, Bratislava*** sa akceptujú, najmä požiadavka, že sa v ďalšom povoľovacom konaní zohľadní stanovisko verejnosti.

Stanovisko MO SR sa akceptuje (list k oznámeniu o zmene č. ÚCLaSMŠ-44-1/2017) v dokumentácii DSP.

Ostatné stanoviská sú vyhodnotené v texte stanovísk.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov
Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku *(stavebný zákon)* v znení neskorších predpisov a ďalších (napr. podľa zákona o odpadoch).

KRITÉRIÁ PRE ZISŤOVACIE KONANIE PODĽA § 29 ZÁKONA

MŽP SR pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na stanoviská, doručené podľa § 23 ods. 4 zákona takto:

Povaha a rozsah zmeny navrhovanej činnosti
Účel stavby
Cesta I/9 je v predmetnom úseku dlhodobo v neúnosnom stave z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky. Cementobetónový povrch vozovky vykazuje priečne a pozdĺžne nerovnosti, praskliny, lokálne výtlky, medzery a časti zaliate asfaltom. Tento stav nevyhovuje dopravnému zaťaženiu, ani jazdnej rýchlosti vozidiel.
Účelom stavby je odstránenie dlhodobého havarijného stavu existujúcej betónovej vozovky z dôvodu zosúladenia charakteristík komunikácie s podmienkami pre dopravu, zvýšenie bezpečnosti, plynulosti a rýchlosti cestnej premávky.

Umiestnenie navrhovanej činnosti
Stavba sa nachádza v nížinatej oblasti Trenčianskej kotliny na jestvujúcej ceste I/9 – začiatok je za obcou Chocholná-Velčice medzi km 113,000 – 114,000 za križovatkou s plánovanou rýchlostnou cestou R2, koniec cca v km 121,0000 pred obcou Mníchova Lehota. Dotknuté územie predstavuje predovšetkým poľnohospodársky využívanú krajinu s výnimkou preklenutia rieky Váh a jej brehových porastov.

Kraj:	Trenčiansky
Okres:	Trenčín
Kat. územia (KÚ):	Chocholná, Veľké Bierovce, Sedličná, Trenčianska Turná, Mníchova Lehota

Základné údaje stavby

Druh stavby:	rekonštrukcia
Dĺžka trasy:	7 532,44 m (dĺžka rekonštruovaného úseku 6 980 m)
Kategória:	C9,5/80
Mostné objekty:	rekonštrukcia mostov 50-080, 50-081, 50-082, 50-083, 50-084, 50-085 a 50-086
Vyvolané investície:	úprava križovatky s cestou II/507, prepojenie cesty II/507 a plánovanej R2 na križovatku s cestou I/9, preložky inžinierskych sietí

Stručný opis technického a technologického riešenia

Projekt rieši odstránenie betónovej vozovky, jej náhradu za polotuhú so živičným povrchom, rekonštrukcie vybraných križovatiek s cestami II. a III. triedy, ktoré budú doplnené o prídavné pruhy pre odbočenie a pripájacie pruhy z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, taktiež rekonštrukciu mostných objektov nachádzajúcich sa na predmetnom úseku v kritickom stave a návrh protihlukových opatrení.

Hlavnou stavebnou činnosťou je rozdrvenie betónových dosiek a ich maximálne využitie pri vybudovaní novej vozovky.

Zábery pozemkov sú vzhľadom na to, že ide o rekonštrukciu jestvujúcej komunikácie minimálne – na poľnohospodárskej pôde dôjde k záberu 0,09 ha, na ostatnej ploche 0,44. Dochádza k nim najmä v miestach jestvujúcich križovatiek, kde je potrebné doplnenie o prídavné pruhy pre odbočenie vľavo, vpravo a pripájacie pruhy.
Odpady vzniknuté pri výstavbe sa formou recyklovania vracajú späť do stavebného procesu resp. budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov lokalizovaných v blízkom okolí. **Odpadové vody** vzniknuté v súvislosti s činnosťou na stavebných dvoroch budú pred vypustením do tokov náležite prečistené. Pri výstavbe budú **krátkodobo zvýšené hodnoty hluku a emisií** v okolí staveniska vplyvom činnosti stavebných mechanizmov.
Neuvažuje sa s uzavretím prevádzky jestvujúcich cestných komunikácií alebo iných zariadení, samotná rekonštrukcia bude realizovaná po úsekoch a uzavretí jedného jazdného pruhu na príslušnom úseku. Doprava bude usmernená prenosným dopravným značením.

Mostné objekty

Súčasťou rekonštrukcie je i rekonštrukcia mostných objektov (objekty stavby 201-00, 202-00, 203-00, 204-00, 205-00, 206-00 a 207-00), ktorých jestvujúci stav je v niektorých prípadoch nevyhovujúci až kritický.

201-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-080

Mostný objekt prevádza cestu I. triedy ponad prívodný kanál vodnej elektrárne a priľahlé obslužné komunikácie v nezastavanom území. Miesto kríženia s biskupickým kanálom je v km 0,754 202 cesty I/9. Miesto kríženia s asfaltovou cestou je v km 0,717 055 a s poľnou cestou v km 0,0791 837 cesty I/9. Terén v okolí mosta je prevažne rovinatý s nadmorskou výškou cca 200 m n. m.
Mostný objekt predstavuje spojitú trojpoľovú nosnú konštrukciu s kĺbom v strede druhého poľa. Posuvný kĺb zabezpečuje spojitosť zvislých deformácií. Rozpätia jednotlivých polí sú 23,01 m + 61,209 m + 22,836 m. Most sa skladá z dvoch dilatačných celkov. Prvý dilatačný celok tvorí prvé pole a polovica druhého poľa. Druhý dilatačný celok tvorí tretie pole a polovica druhého poľa. Celková dĺžka nosnej konštrukcie mosta je 108,020 m
V rámci rekonštrukcie mosta je navrhnuté odstránenie a realizácia nového príslušenstva mosta (mostného zvršku), obetónovanie pilierov a opôr, sanácia nosnej konštrukcie v okolí kĺbu v strednom poli, sanáciu ložísk kĺbu stredného poľa. Navrhuje sa odbúranie jestvujúcich a realizácia nových záverných stienok a častí krídel. Vybudovanie nových prechodových oblastí mosta s novými prechodovými doskami, sanácia nosnej konštrukcie, realizácia spádového betónu. Rekonštrukcia bude zahŕňať aj zosilnenie nosnej konštrukcie. Zosilnenie bude realizované predpínacími káblami vloženými do vrstvy spádového betónu. V krajných poliach 1 a 3 sa nadbetónuje spodná doska komorového prierezu pre získanie protiváhy k strednému poľu (pole 2).

Most sa bude rekonštruovať v dvoch etapách po poloviciach so zachovaním premávky na moste. Pred začiatkom búracích prác na mostnom objekte je nutné uzavrieť polovicu mosta (v prvej etape pravú stranu) a presmerovať dopravu a verejnosť na druhú polovicu mosta (v prvej etape ľavú stranu).

201-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. Č. 50-080**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Veľké Bierovce	
	okres	Trenčín	
	staničenie mosta	0,754 202	km
	uhol kríženia	67°	
	Základné údaje o moste:		
	Predpätá komorová nosná konštrukcia		
	dĺžka premostenia	105,32	m
	dĺžka mosta	113,92	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	10,50	m
	šírka chodníkov	1,25+0,75	m
	stavebná výška mosta	3,515	m
	plocha mosta	1421,82	m^2
	založenie	Plošné/hĺbkové	

202-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-081

Mostný objekt prevádza cestu I. triedy ponad rieku Váh, jeho inundačné územie a ponad poľné cesty v nezastavanom území. Miesto kríženia s riekou Váh je km 0,928 034 cesty I/9. Miesto kríženia s poľnými cestami je km 0,905 281 a km 1,041 653 cesty I/9. Terén v okolí mosta je rovinatý s nadmorskou výškou cca 200 m n. m.
Mostný objekt sa skladá z 2 dilatačných celkov. Prvý dilatačný celok sa skladá z 3 polí, rozpätia jednotlivých polí sú 49 m + 70,345 m + 49,55 m. Druhý dilatačný celok sa skladá z 3 polí, rozpätia jednotlivých polí sú 33,55 m + 33 m + 33 m. Celkové rozpätie nosnej konštrukcie je 268,445 m.

Rekonštrukcia mosta navrhuje odstránenie príslušenstva mostného zvršku, obetónovanie pilierov a opôr, sanáciu nosnej konštrukcie v okolí kĺbu v strednom poli, sanáciu všetkých ložísk na oporách aj pilieroch, sanáciu úložných prahov pilierov, nové záverné stienky, krídla a sanáciu úložných prahov opôr, nové prechodové oblasti mosta, sanáciu nosnej konštrukcie, realizáciu spádového betónu a obnovu kompletného príslušenstva mostného zvršku. Rekonštrukcia bude zahŕňať aj zosilnenie nosnej konštrukcie monolitickej komorovej časti NK, t. j. 3 polí. Zosilnenie bude realizované externými predpínacími káblami.

Stavebné práce na rekonštrukcii mostného objektu začnú až po čiastočnej uzávere mostného objektu a presmerovaní dopravy najskôr na ľavú stranu mosta. Následne po rekonštrukcii ľavej polovice mosta sa doprava presmeruje na pravú stranu mosta a prebehne rekonštrukcia druhej polovice mosta.

202-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. č. 50-81**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Veľké Bierovce	
	okres	Trenčín	

202-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. č. 50-81**		
	staničenie mosta	0,928 034	km
	uhol kríženia	75,5°	
	Základné údaje o moste:		
	Predpätá komorová NK + NK z tyčových prefabrikátov		
	dĺžka premostenia	266,66	m
	dĺžka mosta	280,50	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	10,5	m
	šírka chodníkov	1,25+0,75	m
	stavebná výška mosta	3,419	m
	plocha mosta	3599,9	m^2
	založenie	plošné	

203-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-082
Mostný objekt prevádza komunikáciu I/9 cez miestnu poľnú cestu. Konštrukcia mostu rešpektuje novo upravenú niveletu komunikácie a vyhovuje súčasným platným normám.

Rekonštrukcia mostu spočíva v kompletnej demolácii jestvujúceho mostného objektu v nevyhovujúcom stave. Budú ponechané iba baranené pilóty, ktoré budú zbúrané až do úrovne základovej škáry nových opôr.

Nový most bude jednopólový, trámový. Nosnú konštrukciu budú tvoriť predpäté tyčové prefabrikované nosníky. Opory budú založené hlbinne na mikropilótach a budú mať rovnobežné krídla. Nosná konštrukcia do opôr je integrovaná.

Po moste bude prevádzaná komunikácia I. triedy č. I/9 kategórie C 9,5/80. Komunikácia na moste je v priamej. Voľná šírka medzi zvýšenými obrubami ríms resp. zábradľovými zvodidlami je 9,5 m. Šírka ríms je 0,8 m.

Rekonštrukcia mostného objektu bude prebiehať po etapách pri zachovaní cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu, riadenom dopravným značením. Odhadovaná doba výstavby je 17 týždňov.

203-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. č. 50-82**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Trenčianska Turná	
	staničenie mosta	1,254 81	km
	Základné údaje o moste:		
	Predpäté tyčové prefabrikované nosníky so spriahnutou doskou		
	dĺžka premostenia	13,60	m
	dĺžka mosta	22,30	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	9,50	m
	stavebná výška mosta	1,145	m
	založenie	hlbinné	

204-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-083
Mostný objekt prevádza komunikáciu I/9 cez Turnianský potok. Konštrukcia mostu rešpektuje novo upravenú niveletu komunikácie a vyhovuje súčasným platným normám.

Rekonštrukcia mostu spočíva v kompletnej demolácii jestvujúceho mostného objektu v nevyhovujúcom stave. Budú ponechané iba baranené pilóty, ktoré budú zbúrané až do úrovne základovej škáry nových opôr.
Nový most bude jednopólový, trámový. Nosnú konštrukciu budú tvoriť predpäté tyčové prefabrikované nosníky. Opory budú založené hlbinne na mikropilótach a budú mať rovnobežné krídla. Nosná konštrukcia na nich bude uložená pomocou elastomérových ložísk.

Po moste je prevádzaná komunikácia I. triedy č. I/9 kategórie C 9,5/80. Komunikácia na moste je v priamej. Voľná šírka medzi zvýšenými obrubami ríms resp. zábradlovými zvodidlami je 9,5 m. Šírka ríms je 0,8 m.

Rekonštrukcia mostného objektu bude prebiehať po etapách pri zachovaní cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu, riadenom dopravným značením. Odhadovaná doba výstavby je 17 týždňov.

204-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. č. 50-83**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Trenčianska Turná	
	okres	Trenčín	
	staničenie mosta	2,186 65	km
	Základné údaje o moste:		
	Predpäté tyčové prefabrikované nosníky so spriahnutou doskou		
	dĺžka premostenia	13,60	m
	dĺžka mosta	22,80	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	9,50	m
	stavebná výška mosta	1,165	m
	plocha mosta	169,28	m^2
	založenie	hlbinné	

205-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-084
Mostný objekt prevádza cestu I. triedy ponad poľnú cestu z obce Trenčianská Turná. Terén v okolí mosta je prevažne rovinatý s nadmorskou výškou cca 220 m n. m.

Po moste je prevádzaná komunikácia I. triedy č. I/9. Komunikácia na moste je kategórie C9,5/80 s rešpektovaním existujúceho usporiadania mosta.
Most vykazuje poruchy, ktoré súvisia so zatekaním na nosnú konštrukciu a krajné opory cez poškodenú vozovku a mostný zvršok. Mostný objekt je v súčasnosti hodnotený stupňom IV. – uspokojivý technický stav.

Rekonštrukcia mosta navrhuje komplexnú výmenu mostného zvršku vrátane nosnej konštrukcie. Spodná stavba bude sanovaná s novým úložným prahom, záverným múrikom a prechodovou oblasťou. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako železobetónová doska uložená na vrubové kĺby.

V rámci rekonštrukcie mosta sa nevyžaduje zásah do jestvujúceho zakladania mosta. Existujúcu spodnú stavbu mostného objektu tvoria železobetónové opory založené na razených pilótach v spodnej časti rozoprené prefabrikovanými vzperami. Krídla sú šikmé založené na razených pilótach.

Výstavba nového mostného objektu bude prebiehať po etapách pri zachovaní cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu, riadenom dopravným značením. Odhadovaná doba výstavby je 17 týždňov.

205-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. Č. 50-84**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Trenčianska Turná	
	okres	Trenčín	
	staničenie mosta na 102-00	4,219583	km
	uhol kríženia	79,79°	
	Základné údaje o moste:		
	Železobetónová dosková nosná konštrukcia		
	dĺžka premostenia	6,02	m
	dĺžka mosta	9,40	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	10,45	m
	šírka chodníkov	0,80	m
	stavebná výška mosta	0,44	m
	plocha mosta	77,96	m^2
	založenie	Na pilótach	

206-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-085

Mostný objekt prevádza komunikáciu I/9 cez miestnu poľnú cestu. Konštrukcia mostu rešpektuje novo upravenú niveletu komunikácie a vyhovuje súčasným platným normám.

Rekonštrukcia mostu spočíva v kompletnej demolácii jestvujúceho mostného objektu v nevyhovujúcom stave. Budú ponechané iba baranené pilóty, ktoré budú zbúrané až do úrovne základovej škáry nových opôr.

Nový most bude jednopólový, trámový. Nosnú konštrukciu budú tvoriť predpäté tyčové prefabrikované nosníky. Opory budú založené hlbinne na mikropilótach a budú mať rovnobežné krídla. Nosná konštrukcia na nich bude uložená pomocou elastomérových ložísk.

Po moste je prevádzaná komunikácia I. triedy č. I/9 kategórie C 9,5/80. Komunikácia na moste je v prechodnici do smerového oblúka, most je navrhnutý priamo, s rozšírením o 2x50mm. Voľná šírka medzi zvýšenými obrubami ríms resp. zábradľovými zvodidlami je 9,6 m. Šírka ríms je 0,8 m.

Rekonštrukcia mostného objektu bude prebiehať po etapách pri zachovaní cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu, riadenom dopravným značením. Odhadovaná doba výstavby je 17 týždňov.

206-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. č. 50-85**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Trenčianska Turná	
	okres	Trenčín	
	staničenie mosta	5,593 15	km
	Základné údaje o moste:		
	Predpäté tyčové prefabrikované nosníky so spriahnutou doskou		
	dĺžka premostenia	19,70	m
	dĺžka mosta	32,93	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	9,60	m
	stavebná výška mosta	1,365	m
	plocha mosta	238,76	m^2
	založenie	hlbinné	

207-00 – Rekonštrukcia mosta ev. č. 50-086
Mostný objekt prevádza cestu I. triedy ponad poľnú cestu a odvodňovací rigol v katastrálnom území obce Trenčianska Turná. Terén v okolí mosta je prevažne rovinatý s nadmorskou výškou cca 240 m n. m.

Most vykazuje poruchy, ktoré súvisia so zatekaním na nosnú konštrukciu a krajné opory cez poškodenú vozovku a mostný zvršok. Mostný objekt je v súčasnosti hodnotený stupňom IV. – uspokojivý technický stav.

Po moste je prevádzaná komunikácia I. triedy č. I/9. Komunikácia na moste je kategórie C9,5/80 s rešpektovaním existujúceho usporiadania mosta.

Rekonštrukcia mosta navrhuje komplexnú výmenu mostného zvršku vrátane nosnej konštrukcie. Spodná stavba bude sanovaná s novým úložným prahom, záverným múrikom a prechodovou oblasťou. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako železobetónová doska uložená na vrubové kĺby.

Výstavba nového mostného objektu bude prebiehať po etapách pri zachovaní cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu, riadenom dopravným značením. Odhadovaná doba výstavby je 17 týždňov.

207-00	**Rekonštrukcia mosta – most ev. Č. 50-86**		
	Identifikačné údaje mosta:		
	katastrálne územie	Trenčianska Turná	
	okres	Trenčín	
	staničenie mosta na 103-00	6,934042	km
	uhol kríženia	89,79°	
	Základné údaje o moste:		
	Železobetónová dosková nosná konštrukcia		
	dĺžka premostenia	6,82	m
	dĺžka mosta	9,05	m
	šírka vozovky medzi obrubníkmi	11,12	m
	šírka chodníkov	-	m
	stavebná výška mosta	0,54	m
	plocha mosta	86,75	m^2
	založenie	Na pilótach	

Odvodnenie
Odvodnenie vozovky je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z vozovky cesty I/9 voľne stekajú cez nespevnenú krajnicu a svah telesa do terénu, resp. do cestnej priekopy. Zrážková voda zo svahov zemného telesa cesty bude odvádzaná pozdĺžnymi zemnými priekopami do priľahlých recipientov.
V mieste rozšírenia zemného telesa je odvodnenie pláne vozovky zabezpečené jej priečnym sklonom min. 3,0 % a vyvedením na svah zemného telesa a odtiaľ do priekop. Jestvujúce zemné priekopy budú prečistené a v potrebnom rozsahu spevnené betónovými priekopovými tvárnicami. V úsekoch so zárezovým tvarom telesa budú doplnené pozdĺžne trativody DN 160 pre zabezpečenie odvodnenia pláne jestvujúcej vozovky. Priekopy v zárezoch budú buď spevnené priekopovými tvárnicami alebo budú vsakovacie.
Súvislosť s inými činnosťami
V riešenom území sú plánované nasledujúce činnosti, ktoré sú zobrazené i v mapovej prílohe č. 2. Oznámenia o zmene

- Rozšírenie cesty I/9 pre dopravné napojenie priemyselnej zóny Križovatka v km 114,15 Navrhovateľ: Dalitrans s. r. o.V súčasnosti je prerušené stavebné konanie
- Riešenie cyklochodníkov Trenčianska Turná – Trenčianske Stankovce

Navrhovateľ: obec Trenčianska Turná
- Rekonštrukcia križovatky Trenčianska Turná – Trenčianske Stankovce
  Stavba sa bude realizovať súčasne so stavbou cesta I/9 Chocholná – Mníchova Lehota (koordinácia oboch stavieb je zabezpečená – viď príloha 4. Doklady Oznámenia o zmene).
- Úprava križovatky št. c. I/9
  Navrhovateľ: obec Trenčianska Turná
- Rýchlostná cesta R2
  Navrhovateľ: NDS a. s.

V roku 2030 sa plánuje uvedenie do prevádzky úseku po Trenčiansku Turnú, úsek za Mníchovu Lehotu v roku 2035. V úsekoch, kde R2 zasahuje do cesty I/9 (viď príloha č. 2 začiatok úseku a cca km 2,500 I/9 Oznámenia o zmene) bude cesta I/9 preložená v súbehu s R2.

Možné riziká havárii

Riziká spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej zmeny 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,
- 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 prepravujúcich nebezpečné látky.

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 havárie, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a iných predpisov a pod. Riziká antropického pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnom riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

Požiadavky na vstupy a výstupy

Zábery pozemkov

Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej cesty a jej realizácia vyžaduje iba minimálne nové zábery pozemkov v celkovej výmere menej ako 0,1 ha PPF (0,0871) a 0,443 ha ostatnej plochy (prevažne v miestach úpravy križovatiek z dôvodu bezpečnosti).
Plochy dočasného záberu budú náležite zrekultivované a v zmysle zákona budú vykonané kompenzačné opatrenia pri zábere pôdy.

Surovinové a energetické zdroje

Vzhľadom na rozsah stavby sa zabezpečenie všetkých materiálov predpokladá z priľahlých zdrojov bez potreby otvárania nových zemníkov či depónií a zásobovanie elektrinou bude zabezpečené z jestvujúcej rozvodnej siete.

Prístupové cesty

Stavba je prístupná z jestvujúcej komunikačnej siete.

Nároky na pracovné sily

Pracovnú silu ako aj riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečí dodávateľská firma. Počas výstavby je z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov.

Údaje o výstupoch

Odpady
Pri výstavbe predmetnej stavby dôjde k nakladaniu s bežnými stavebnými odpadmi (prebytočná zemina, vybúraný inertný materiál, odpady zo zelene a pod.), s ktorými bude nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Počas výstavby vznikajú odpady pri nasledovných činnostiach:
- demolácia existujúcich vozoviek, ríms, podkladných a prostých betónov, železobetónov;
- odpad pri zemných prácach;
- pokladanie jednotlivých vrstiev vozovky;
- prípadné riešenie havarijných situácií (napr. únik PHM z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov).

Nakladanie s odpadmi vznikajúcimi na mieste stavby a v priestoroch stavebného dvoru sa bude riadiť príslušnými ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ustanoveniami Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.
Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:
- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov.

V rámci stavby sa neuvažuje s likvidáciou prevádzok a demoláciou objektov, nakoľko práce budú realizované na jestvujúcej komunikácií. Pri rekonštrukcii mostov vznikne odpad z búrania ríms, prahov, častí krídiel, nosných konštrukcii, asfaltov a izolácii, čistenia betónových plôch spodnej stavby, búraním vybavenia mosta a to zábradlia, zvodidiel a protidotykových zábran. Nevyužité stavebné odpady budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov lokalizovaných v blízkom okolí.

Odpadové vody
Množstvo odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať, nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd. V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke stavebných dvorov (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov). Odpadové vody zo stavby budú pred ich vypustením do tokov prečistené.

Ovzdušie
V etape výstavby sa očakáva dočasné, krátkodobé zvýšenie znečisťovania ovzdušia emisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy, nakladania a prevozu zemín.
Počas prevádzky komunikácie môže dôjsť vplyvom zvýšenia plynulosti premávky k miernemu zníženiu emisného zaťaženia územia.

Hluk
V etape výstavby sa očakáva dočasné, krátkodobé zvýšenie hlukovej záťaže dotknutého územia spôsobené činnosťou stavebných mechanizmov.
Počas prevádzky komunikácie dôjde k zlepšeniu hlukových pomerov dotknutého územia. Okrem vplyvu odstránenia porúch medzi CB doskami spôsobujúcimi veľkú hlukovú záťaž pre okolie cesty dôjde k zlepšeniu najmä realizáciou protihlukových opatrení, ktorých návrh vyplynul z hlukovej štúdie (INSL, august 2016). Ich rozsah je prehľadne vyobrazený v prílohe č. 2 (Situácia zmeny navrhovanej činnosti) a sumarizovaný v časti IV. Vplyvy stavby na životné prostredie.
Hluková štúdia bola spracovaná pre výhľadové roky 2020, 2030 a 2040. V roku 2030 sa počíta s otvorením rýchlostnej cesty R2 v úseku po Trenčiansku Turnú a v roku 2040 až za Mníchovu Lehotu.

Na základe výsledkov sa pre zvolené výhľadové obdobia navrhujú mobilné protihlukové opatrenia, ktorých rozsah sa v závislosti od znižujúceho dopravného zaťaženia na ceste I/9 spôsobeného sprístupnením rýchlostnej cesty R2 postupne (pre výhľadové obdobia) zmenšuje. V celom dopravnom koridore má však dopravné zaťaženie stúpajúci charakter.
V roku 2020 je doprava v predmetnom koridore vedená výlučne cestou I/9. Prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku je tak v tomto časovom horizonte najväčšie (max 11,6 dB).
Keďže ale v roku 2030 odľahčí cestu I/9 spojazdnený úsek R2 po Trenčiansku Turnú, na predmetnom úseku (cca po staničenie km 5,400) dôjde k poklesu prekročenia prípustných hodnôt. Na zostávajúcom úseku po Mníchovu Lehotu dôjde k miernemu nárastu hlukového zaťaženia spôsobeného prírastkom dopravy. V priemere však dôjde v roku 2030 k poklesu prekročenia prípustných hodnôt (max 8,6 dB).
V roku 2040 dôjde v úseku po Trenčiansku Turnú, ktorý bol odľahčený už v predošlom výhľadom období, k miernemu nárastu prekročenia prípustných hodnôt (max 8,9 dB) vplyvom zvýšenia dopravného zaťaženia v území. Po sprístupnení R2 sa však pozdĺž celého predmetného úseku I/9 výrazne odľahčí dopravné zaťaženie v úseku od Trenčianskej Turnej po Mníchovu Lehotu – v priemere tak dôjde opäť k poklesu prekročenia prípustných hodnôt a zníženiu rozsahu potrebných protihlukových opatrení.

Súčasný stav využitia územia.
Cesta I/9 je v predmetnom úseku dlhodobo v neúnosnom stave z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky. Cementobetónový povrch vozovky vykazuje priečne a pozdĺžne nerovnosti, praskliny, lokálne výtlky, medzery a časti zaliate asfaltom. Tento stav nevyhovuje dopravnému zaťaženiu, ani jazdnej rýchlosti vozidiel.
Účelom stavby je odstránenie dlhodobého havarijného stavu existujúcej betónovej vozovky z dôvodu zosúladenia charakteristík komunikácie s podmienkami pre dopravu, zvýšenie bezpečnosti, plynulosti a rýchlosti cestnej premávky.

KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE IDENTIFIKOVANÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Na ovzdušie
V riešenom území (v dopravnom koridore cesty I/9) bude výhľadovo dochádzať k zvýšeniu dopravného zaťaženia a tým i k zvýšeniu emitovaných škodlivín, predmetná stavba však na tento faktor nevplýva. Realizáciou rekonštrukcie dôjde k zvýšeniu plynulosti premávky čo môže mať za následok mierne zníženie emisii z dopravy v dotknutej oblasti, optimalizácia technických parametrov komunikácie sa prejaví na redukcii prašnosti.

Na vodné pomery
Po realizácii stavby dôjde z dôvodu rekonštrukcie systému odvodnenia vozovky stavby, ktorý je momentálne v stave značne poškodenom a vo viacerých aspektoch celkom nefunkčnom, k zmierneniu týchto negatívnych vplyvov na hydrologické pomery:

- Ukladanie hlavne SO_2, NO_X, kovov, resp. chloridov z emisii produkovaných motorovými vozidlami, ako aj z používania posypového materiálu, ktoré majú čiastočne negatívny vplyv na pôdnu vrstvu, kde dochádza k ich ukladaniu. Pôdna vrstva sa pri zrážkach stáva zdrojom uvedených kontaminantov pre podzemné, prípadne povrchové vody.
- Únik pohonných vôd pri havarijnej situácii.

Na pôdne pomery
Odstránením jestvujúceho havarijného stavu systému odvodnenia vozovky sa zmierni negatívny dopad v predošlom odseku uvedených vplyvov i na pôdu.

Na hlukové pomery
Realizáciou rekonštrukcie dôjde k zlepšeniu technického stavu vozovky čím dôjde i k zníženiu hlučnosti cestnej premávky.
Počas prevádzky komunikácie dôjde k zlepšeniu hlukových pomerov dotknutého územia okrem vplyvu odstránenia porúch medzi CB doskami najmä realizáciou protihlukových opatrení, ktorých

návrh vyplynul z hlukovej štúdie (INSL, august 2016). Ich rozsah je prehľadne vyobrazený v časti opatrenia (IV.3) a v prílohe č. 2 (Situácia zmeny navrhovanej činnosti).
Oproti pôvodnému stavu tak možno v oblasti hlukových pomerov očakávať po realizácii stavby výlučne vplyvy pozitívne.

Na socio-ekonomickú oblasť
Odstránením havarijného stavu vozovky dôjde k eliminácii škôd užívateľov cesty na automobiloch, k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky.

Negatívne vplyvy

Na ovzdušie
Počas výstavby sa predpokladá zvýšená produkcia exhalátov znečisťujúcich ovzdušie z premávky ťažkých nákladných automobilov a prašnosti pri príprave staveniska, z dovozu a odvozu materiálov. Riziko ovplyvnenia zdravotného stavu obyvateľstva v tejto etape sa však nepredpokladá.

Na hlukové pomery
Počas výstavby dôjde ku krátkodobému negatívnemu vplyvu na hlukové pomery dotknutého prostredia pôsobením stavebných mechanizmov.

Na vodné pomery
Najväčšie potenciálne negatívne ovplyvnenie povrchových vôd v dotknutom území predpokladáme pri rekonštrukcii mostov cez jednotlivé toky. Tento vplyv je možné hodnotiť ako dočasný a pomerne krátkodobý. Z hľadiska možných kontaminantov pôjde predovšetkým o znečistenie nerozpustnými látkami (zákal, kolmatácia, z ukladanie nových sedimentov), ropnými látkami (z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov), ale aj inými anorganickými a organickými látkami. Tieto vplyvy sa prejavia následne aj na biologickej rovnováhe vody uvedených tokov.
Vzhľadom na existenciu vzájomnej interakcie povrchových a podzemných vôd (predovšetkým alúvia tokov) je možné očakávať, že ovplyvnenie povrchových vôd v území sa prejaví aj následným vplyvom na podzemné vody. Najviac ohrozené sú podzemné vody plytkého obehu v náplavoch tokov.

Na pôdne pomery
Stavebné práce vykonávané pri rekonštrukcii cesty môžu svojim rušivým zásahom do krajiny negatívne ovplyvniť aj poľnohospodársku pôdu. Takéto vplyvy možno očakávať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu cesty, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod. Okrem toho treba počítať s ohrozovaním chemických vlastností a hygienického stavu pôd v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a minerálnych olejov, produkcie odpadov, a i. V pôdach dočasne odňatých z poľnohospodárskeho využívania z dôvodu zriadenia stavených dvorov je negatívnym zásahom odstránenie humusových horizontov a prerušenie pedogenetických a biologických procesov.

Na faunu a flóru
Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby budú krátkodobé ale silno rušivé. Stavebný ruch počas výstavby obmedzí výskyt niektorých stálych druhov v priestore.
Stavebné práce budú prebiehať v mieste nadregionálneho biokoridoru rieke Váh (semiterestrické migrácie), ktorá je významným migračným koridorom interkontinentálneho významu pre avifaunu (sezónne migrácie) a významným hydrickým migračným koridorom európskeho významu pre ichtyofaunu a vodnú faunu. Ekologicky hodnotnejšie časti v jeho prieniku tvoria Biskupický kanál, hlavný tok Váhu a časť známa ako Sihoť.
Brehy hlavného toku nížinnej rieky (pôvodné koryto rieky Váh) tvoria porasty topoľov (*Populus nigra*, príp. *Populus x canadensis*) vo veku 80 rokov; ľavostranný breh tvorí štrková lavica a brehy s riedkym porastom krov, s prevahou vŕb, skupinového charakteru, bez drevín.
Okrem hlavného toku môže dôjsť k narušeniu migračných funkcií nadregionálneho biokoridoru Váh i v mieste biskupského kanálu – je to umelo vytvorený regulovaný vodný tok bez prirodzených či

umelo vysadených porastov drevín a krovín, výskyt chudobnejšej ichtyofauny, ľavostranná niva kanála spolu s pravostrannou nivou Váhu je tvorená fragmentami prírode blízkych biotopov (zástupcovia avifauny a suchozemských stavovcov), zároveň je súčasťou terestrických migrácií pozdĺž nadregionálneho biokoridoru Váhu.

Sihoť tvorí trávne spoločenstvo s roztrúsenými krovmi (vŕby, topole, svíb,...) a predtsavuje významné refúgium avifauny, terestrických stavovcov a bezstavovcov.

Približne v km 5,550 prechádza komunikácia bezmenným potokom s brehovým porastom bez fragmentácie (Mbk 6), ktorý predstavuje ekologicky významný segment krajiny, refúgium avifauny.

Populácie živočíchov v týchto miestach (i ostatných biokoridoroch uvedených v kapitole 6.1) budú krátkodobo negatívne ovplyvnené, hlukom, prašnosťou či fyzicky obmedzené v pohybe prítomnosťou stavebných mechanizmov. Rastlinstvo môže byť poškodené priamo stavebnými mechanizmami.

K negatívnemu vplyvu na flóru môže dôjsť i pri obnažení pôdneho horizontu a manipulácii so zeminou určenou na terénne úpravy čím môžu vzniknúť vhodné podmienky pre šírenie inváznych rastlinných druhov.

Z dôvodu uvedenia do súladu s bezpečnostnými opatreniami dôjde k výrubu drevín rastúcich v blízkosti realizovanej rekonštrukcie, resp. v mieste záberu pôdy. Pre tento účel boli všetky dreviny rastúce v mieste záberu stavby inventarizované v rámci dendrologického prieskumu. Inventarizované dreviny rastú pozdĺž cesty I/9, kde tvoria hlavne solitérne skupiny stromov a skupiny krov. Celistvé porasty sa nachádzajú hlavne na zárezových svahoch cesty, ale bude z nich odstraňovaná vždy len časť, ktorá bude zasahovať do záberu stavby. Väčšina inventarizovaných drevín rastie ako cestná zeleň, výnimku tvoria porasty v brehových porastoch rieky Váh a jeho inundácii.
Dreviny, ktoré budú ponechané na plochách tesne susediacich s plochou rekonštrukcie a nebudú zasahovať do záberu stavby je možné upraviť rezom – konáre a chrániť počas výstavby v zmysle normy STN 83 7010.
Rozsah drevín potenciálne určených na odstránenie a ich spoločenská hodnota sú nasledovné:

Katastrálne územie	Dreviny so súhlasom na výrub		Spoločenská hodnota		Spolu
	stromy (ks)	kry (m^2)	stromy (EUR)	kry (EUR)	(EUR)
Chocholná	26	116	18 241,92	1 904,40	20 146,32
Veľké Bierovce	98	1 865	51 713,78	35 923,50	87 637,28
Sedličná	18	220	7 463,72	4 719,60	12 183,32
Trenčianska Turná	73	2 862	44 356,69	52 631,82	96 988,51
Mníchova Lehota	32	2 912	17 937,34	51 026,40	68 963,74
Celkom	**247**	**7 975**	**139 713,45**	**146 205,72**	**285 919,17**

Na socio-ekonomickú oblasť
Negatívne budú vplývať na dopravnú situáciu dotknutej oblasti dopravné obmedzenia v dobe výstavby. Neuvažuje sa ale s uzavretím prevádzky jestvujúcich cestných komunikácií alebo iných zariadení, samotná rekonštrukcia bude realizovaná po úsekoch a uzavretí jedného jazdného pruhu na príslušnom úseku a premávka bude riadená prenosným dopravným značením s využitím svetelnej signalizácie.

Porovnanie činnosti s nulovým variantom
Nakoľko predstavuje plánovaná činnosť iba rekonštrukciu už jestvujúcej a používanej komunikácie z dôvodu havarijného stavu, nepredstavuje významný zásah do životného prostredia (fragmentácia, zábery pôdy, zvýšenie intenzity dopravy – hluk, emisie). Nulový variant preto predstavuje z hľadiska vplyvov na životné prostredie temer identický stav ako v prípade realizácie činnosti.

Pozitívny vplyv navrhovaného variantu predstavujú protihlukové opatrenia stavby, ktoré čiastočne zmiernia hlukové zaťaženie územia i zvýšená plynulosť dopravy (odstránením havarijného stavu).
Negatívny vplyv bude mať činnosť najmä počas výstavby. Tento bude minimalizovaný príslušnými zmierňujúcimi opatrenia, ktoré budú navrhnuté v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
Pozitívne vplyvy realizovaného variantu z dlhodobého hľadiska prevyšujú negatívne (pri dodržaní príslušných opatrení), možno tak nulový variant považovať za mierne nepriaznivejší pre životné prostredie.
Činnosť možno preto označiť za realizovateľnú.

Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou
Stavba „Cesta I/9 v úseku Chocholná – Mníchova Lehota „ je navrhnutá v existujúcej trase, nie je v rozpore s platným ÚPN VÚC TSK. Z tohto dôvodu nebudeme žiadať vydanie územného rozhodnutia, na príslušnom stavebnom úrade budeme žiadať o upustenie od vydania územného rozhodnutia v zmysle zákona č.50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zmien a doplnkov.

https://www.tsk.sk/uzemne-planovanie-investicie-zivotne-prostredie/uzemno-planovacia-dokumentacia.html?page_id=217

Sumarizácia negatívnych vplyvov stavby na životné prostredie
Vplyvy výstavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu posudzovania a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:
Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva identifikované v DSP možno hodnotiť ako porovnateľné so zmenami navrhovanej činnosti. Z uvedeného vyhodnotenia vyplýva, že posudzovaná činnosť nie je spojená s významnými vplyvmi na životné prostredie, s výnimkou potenciálnych havarijných stavov s možným ovplyvnením kvality horninového prostredia a podzemnej

Veľkosť a komplexnosť vplyvu, pravdepodobnosť vplyvu, rozsah vplyvu. Trvanie vplyvu.
Veľkosť a komplexnosť vplyvu. Rozsah vplyvu
Vplyv je malého rozsahu.

Pravdepodobnosť vplyvu
Vplyv má malú pravdepodobnosť závažného pôsobenia.

Trvanie vplyvu
Vplyv je trvalý.

Opatrenia

- SSC zohľadní pri projekcii požiadavky a návrhy dotknutej verejnosti.
- akceptovať požiadavky z listu MO SR k oznámeniu o zmene č. ÚCLaSMŠ-44-1/2017

Ďalšie opatrenia
Na ovzdušie
Emisie a prašnosť zo stavebných mechanizmov bude minimalizované vhodnými technickými opatreniami.

Na hlukové pomery
Protihlukové opatrenia sú navrhované s ohľadom na vstupy a zjazdy na prístupové komunikácie a so zohľadnením rozhľadových pomerov nasledovne:
Spolu PHS pre rok 2020: 3134 m a 11820 m^2
Spolu PHS pre rok 2030: 2722 m a 9437 m^2
Spolu PHS pre rok 2040: 1867 m a 5827 m^2
Na budovách bytových a rodinných domov, ktoré v dôsledku úprav navrhovaných PHS, ich dĺžok a zahnutí v križovatkách nebudú dostatočne ochránené, budú realizované sekundárne protihlukové opatrenia na základe monitoringu hluku po rekonštrukcii cesty I/9.

Umiestnenie drvičky betónových dosiek sa uvažuje v areáli stavebného dvoru v poľnohospodárskom družstve v katastri obce Trenčianska Turná a bude podliehať schváleniu príslušným úradom starostlivosti o životné prostredie.
Vplyv hluku stavebných mechanizmov je možné minimalizovať:

- udržiavaním mechanizmov v dobrom technickom stave
- používaním predpísaných protihlukových krytov
- zabezpečením neprekračovania prípustných hodnôt (meraním)
- vylúčením prác v dňoch pracovného pokoja (od 17:00 v piatok do pondelka rána 7:00)

Na faunu, flóru, ÚSES
Pri projektovaní mostného objektu (rekonštrukcia) nad Biskupským kanálom ponechať priechodnosť pod mostným objektom na obidvoch brehoch, väčšie priepustné parametre ponechať v ľavobrežnej nive kanála.

Pri projektovaní mostného objektu (rekonštrukcia) nad riekou Váh ponechať priechodnosť pod mostným objektom na obidvoch brehoch nivy Váhu – terestrické migrácie, významnejšia a hodnotnejšia je ľavostranná niva. Minimalizovať zásah do brehových ekosystémov a vlastného toku, zachovať súčasné parametre recipientu, bez regulačných úprav koryta toku. Po ukončení výstavby mostného objektu rekultivovať narušené územie.

S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.

Na pôdne pomery
S humóznou vrstvou na plochách záberu na PPF bude v nakladané podľa zákona č. 220/2004 Z. z.

Plochy dočasného záberu budú náležite zrekultivované a v zmysle zákona budú vykonané kompenzačné opatrenia pri zábere pôdy.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice
Zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť
Cesta bola schválená a postavená pre účinnosťou zákona č. 127/1994 Z.z., a preto bol vplyv posúdení v rámci vtedajšieho povoľovacieho procesu.

Záver
Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona prihliadalo na stanoviska predložené k oznámeniu o zmene a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu hodnotiť ako rovnaké pri zmene činnosti ako v pôvodne posudzovanom riešení. **Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie v porovnaní s pôvodne posudzovaným riešením.**

Poučenie
Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR Nám. Ľudovíta Štúra 1, 812 35 BRATISLAVA 14

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
2. Obec Trenčianska Turná, obecný úrad č. 86, 913 21 Trenčianska Turná
3. Obec Mníchova Lehota, obecný úrad č. 90, 913 21 Mníchova Lehota
4. Obec Chocholná -Velčice, obecný úrad č. 312, 913 04 Chocholná-Velčice
5. Obec Veľké Bierovce, obecný úrad č. 24, 913 11 Trenčianske Stankovce
6. Obec Trenčianske Stankovce, časť Sedličná, obecný úrad, 913 11 Trenčianske Stankovce
7. Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka
8. Ján Šulek, (kontakt cez obecný úrad) obecný úrad č. 86, 913 21 Trenčianska Turná

Na vedomie

9. Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín
10. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Námestie Sv. Anny 7, 911 01 Trenčín
11. Okresný úrad, odbor katastrálny, Piaristická 25, 911 01, Trenčín
12. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín
13. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín
14. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín
15. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nemocničná 4, 911 01 Trenčín
16. Krajský pamiatkový úrad, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín
17. Krajské riaditeľstvo HaZZ v Trenčíne, M. R. Štefánika 20, 911 49 Trenčín
18. Železnice SR, GR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
19. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8,832 47 Bratislava
20. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
21. Prezídium policajného zboru, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
22. Obvodný banský úrad, ul. Matice slovenskej 10, 971 22 Prievidza
23. SVP, š.p., OZ, ul. I. Krasku 3/834, 921 80 Piešťany
24. MDV SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
25. Štátne lesy, GR, Námestie SNP č.8, 975 66 Banská Bystrica
26. ŠOP, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
27. MDV SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
28. Okresný úrad Trenčín, Odbor výstavby a bytovej politiky, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín