

ZaRea Invest, s.r.o., Kočovce 321, 916 31 Kočovce

IČO: 47 854 626

┐

Okresný úrad Nové Mesto nad Váhom
odbor starostlivosti o životné prostredie
Hviezdoslavova 36
915 41 **Nové Mesto nad Váhom**

Vec: **„IBV TOP DLHÉ DIELY“** žiadosť o pokračovanie zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Dňa 20. 10. 2025 sa na Okresnom úrade Nové Mesto nad Váhom, odbore starostlivosti o životné prostredie v súlade § 29 ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „príslušný orgán“) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) uskutočnilo ústne pojednávanie k navrhovanej činnosti „IBV TOP DLHÉ DIELY“ v rámci zisťovacieho konania pre uvedenú navrhovanú činnosť. Na ústnom pojednávaní sa prerokoval zámer a doručené písomné stanoviská k nemu. Z predmetného ústneho pojednávania vyplynula potreba navrhnúť dodatočné opatrenia, ktorými sa má zabrániť alebo predísť významným nepriaznivým vplyvom na životné prostredie a to z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia a ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy.

Na základe uvedeného navrhovateľ požiadal príslušný orgán listom zo dňa 21. 10. 2025 o prerušenie zisťovacieho konania v zmysle § 20 ods. 1 zákona na dobu 90 dní, aby mohol projekčne pripraviť a preveriť možné dodatočné opatrenia z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia a ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy. Príslušný orgán vzal návrh navrhovateľa o prerušenie zisťovacieho konania na vedomie a prerušil zisťovacie konanie k navrhovanej činnosti „IBV TOP DLHÉ DIELY“ rozhodnutím č. OU-NM-OSZP-2025/016824-020 zo dňa 23. 10. 2025 na dobu 90 dní.

Na základe projekčnej prípravy a preverenia možných dodatočných opatrení z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia a ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy poznajúc kvantitatívnu a kvalitatívnu charakteristiku dotknutých zložiek životného prostredia dotknutého územia a jeho obyvateľstva sa ako dodatočné opatrenia z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia a ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy navrhujú nasledovné opatrenia:

1. Z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia:

Realizácia úpravy cestnej priekopy južne od cesty III/1234 od jej križovania navrhovanými SO 02 VN prípojka a SO 07 Chráničky HDPE pre optiku po SO 03 Trafostanica, pri ktorej sa navrhuje vybudovanie vsaku z upravenej priekopy, vybudovanie vsaku na konci navrhovaného chodníka od situovania navrhovanej činnosti popri ceste III/1234 oproti RD na parcele KN-C s č. 4743/1 na k. ú. Rakofuby a úpravy cestnej priekopy južne od cesty III/1234 od predchádzajúceho navrhovaného vsaku po bod napojenia pre SO 06 Verejné osvetlenie, pri ktorom sa navrhuje vybudovanie vsaku z upravenej priekopy. Celkovo sa tak navrhuje vybudovanie 3 vsakovacích zariadení a úprava 2 úsekov cestnej priekopy južne od cesty III/1234. Nasledujúce obrázky znázorňujú situovanie navrhovaných opatrení, pričom budú dotknuté iba pozemky, ktoré už sú dotknuté realizáciou iných navrhovaných stavebných objektov a teda nedochádza k záberu nových pozemkov.



Navrhované dodatočné opatrenia zvýšia retenčnú schopnosť dotknutého územia a to vytvorením nového objemu cestných priekop na zadržiavanie vôd pri povodňových stavoch a ich odvedenie cez vsak do horninového prostredia a to v hĺbkach vhodných na vsakovanie z pohľadu koeficientu prietočnosti.

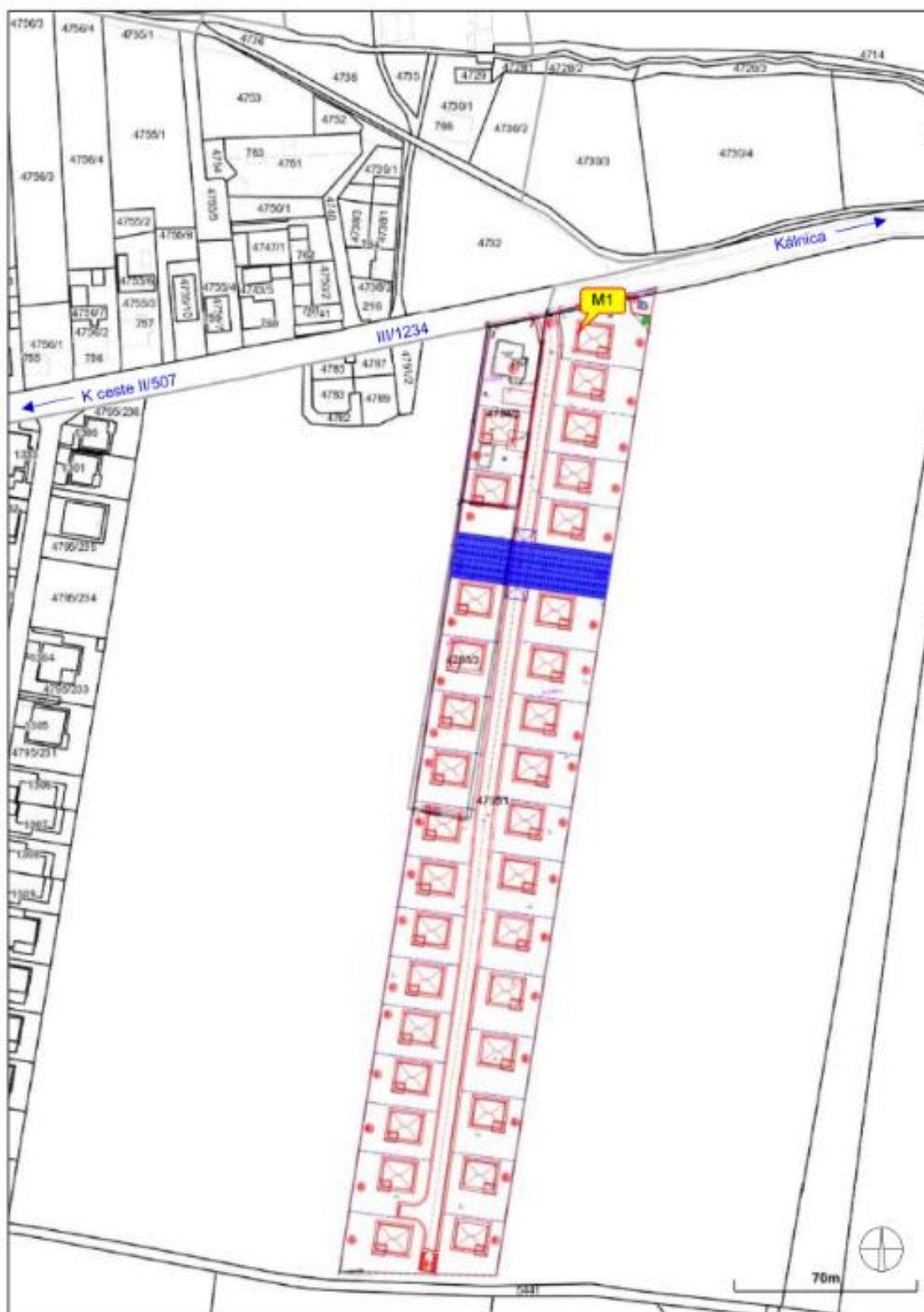
Navrhované dodatočné opatrenia dopĺňajú už pôvodne navrhované protipovodňové opatrenia uvedené v zámere navrhovanej činnosti, pričom tie zostávajú nepozmenené a budú taktiež realizované v rámci výstavby navrhovanej činnosti.

Z hľadiska ochrany dotknutého územia pred povodňovými stavmi tak možno konštatovať, že pôvodne navrhované protipovodňové opatrenia zabezpečia, aby sa situácia v dotknutom území nezhoršila po realizácii navrhovanej činnosti a dodatočné opatrenia zabezpečia zlepšenie tohto stavu a to tým, že vytvoria nový objem priestoru cestných priekop na zadržiavanie vôd pri povodňových stavoch a zlepšia retenčnú schopnosť v dotknutom území tak, že umožnia odvádzanie vôd zachytených v upravených cestných priekopach cez vsak do horninového prostredia a to v hĺbkach vhodných na vsakovanie z pohľadu koeficientu prietočnosti a teda umožnia rýchlejšiu infiltráciu vôd do horninového prostredia v prípade povodňových stavov.

2. Z hľadiska ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy:

Realizácia rozšírenia navrhovaného SO 11 PROTIHLUKOVÁ STENA o výške 2,2 m na teréne po celej dĺžke styku územia určeného na výstavbu rodinných domov popri ceste III/1234 (okrem úseku navrhovanej stykovej križovatky navrhovanej miestnej komunikácie s cestou III/1234), tzn. od navrhovanej TS po koniec oplotenia existujúceho RD č. 767. Zároveň bude táto protihluková stena vybudovaná aj zo západnej strany predmetného územia od konca oplotenia existujúceho RD č. 767 pri ceste III/1234 po koniec jeho južnej fasády na hranici pozemku a z východnej strany existujúceho RD č. 767 po koniec navrhovaného chodníka zabezpečujúceho prepojenie navrhovanej zástavby s obcou Kočovce, resp. jej miestnou časťou Rakoluby popri navrhovanom dopravnom napojení v mieste navrhovanej stykovej križovatky a navrhovanej miestnej komunikácie s cestou III/1234. Obdobne tomu bude aj na druhej strane v mieste navrhovanej stykovej križovatky a navrhovanej miestnej komunikácie s cestou III/1234, kde sa napojí na navrhovanú protihlukovú stenu popri ceste III/1234 a z východu predmetného územia určeného na výstavbu bude protihluková stena pokračovať od navrhovanej TS po koniec parcely určenej na výstavbu prvého RD. Nasledujúci obrázok znázorňuje situovanie navrhovaných opatrení, pričom budú dotknuté iba pozemky, ktoré už sú dotknuté realizáciou iných navrhovaných stavebných objektov a teda nedochádza k záberu nových pozemkov.

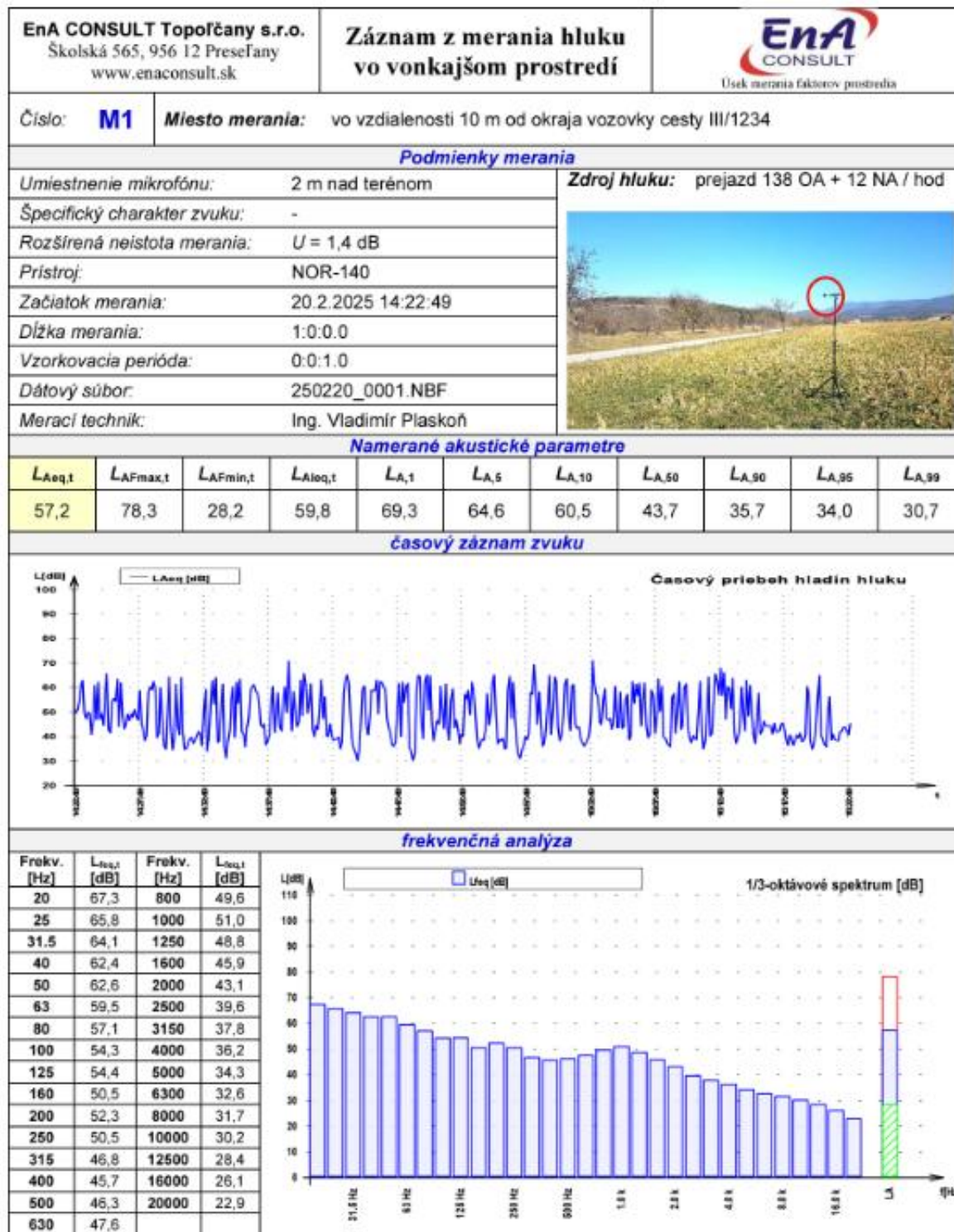
Navrhované dodatočné opatrenia budú taktiež realizované v rámci výstavby navrhovanej činnosti.



Obr. 1: Situačné schéma zastavanosti územia,
M – miesto kalibračného merania hluku

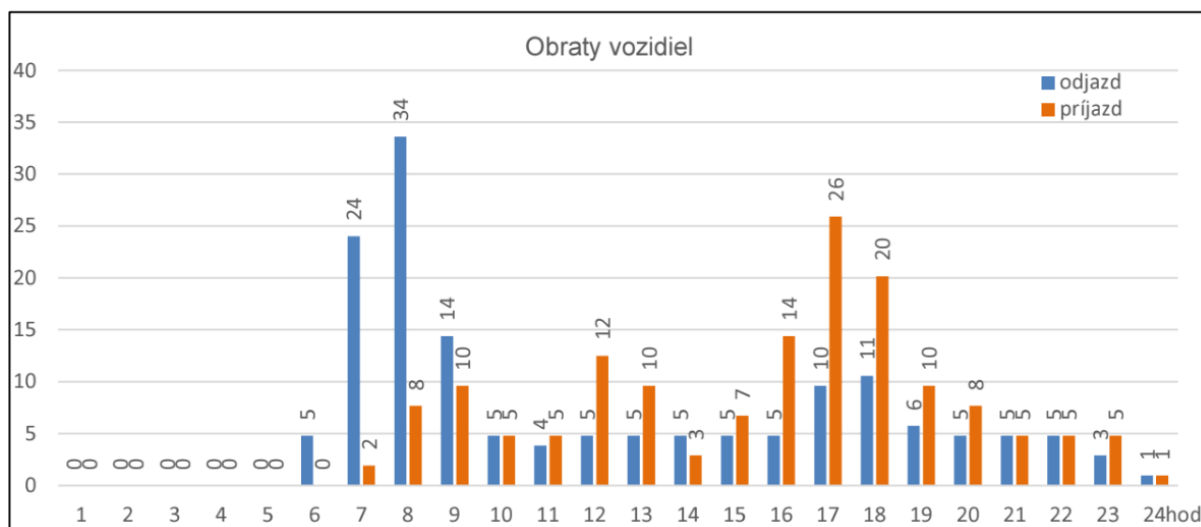
Nameraná ekvivalentná hladina a zvuku $L_{Aeq,t}$ reprezentuje energetický priemer všetkých imisných hladín vo vonkajšom prostredí vrátane náhodných zvukov. Štatistická analýza výskytu zvukových udalostí (percentily) vyjadruje dynamiku meraného zvuku, t.j. vypočítané hladiny hluku, ktoré sú prekročené v N percentách z celkového času hodnotenia.

Napr. hodnota $L_{A,95}$ je vypočítaná ekvivalentná hladina a zvuku, ktorá je prekročená v 95 % z celkového času hodnotenia. V uvedených podmienkach merania je možné práve hodnotu $L_{A,95}$ považovať za hladinu hluku pozadia v „tichých“ intervaloch dopravy. Najnižšia dosiahnuteľná minimálna hladina ustáleného hluku v meranom intervale je vyjadrená veličinou $L_{AFmin,t}$. Hodnotiaci hladinu hluku L_{Aeq} reprezentuje nameranú ekvivalentnú hladinu hluku zvýšenú o kladnú hodnotu rozšírenej neistoty merania U a o prípadné korekcie na zvláštny charakter zvuku (tónový, impulzný).



Celkový hluk z cestnej dopravy bol v záujmovom území posudzovaný pre situáciu po realizácii zámeru. Hladiny hlukových imisíí vo vonkajšom prostredí z líniových zdrojov hluku sa určili výpočtovou metódou pomocou programového produktu CadnaA ver. 2020 podľa metodiky NMPB-Routes-96 (cesty) upravenej pre podmienky SR odborným usmernením ÚVZ SR. Východiskovými výpočtovými parametrami bola intenzita a zloženie cestnej dopravy na posudzovaných dopravných úsekoch, kvalita povrchu vozovky, plynulosť dopravného prúdu, terénny profil a urbanizačná štruktúra posudzovaného územia. Zloženie celkovej dopravy bolo rozdelené do dvoch skupín zdrojov hluku, z ktorých jedna predstavuje ľahké vozidlá – OA (osobné, malé úžitkové) a druhá ťažké vozidlá nad 3,5 t – NA (nákladné vozidlá a autobusy).

Dopravné preťaženie riešeného územia je determinované objemom statickej dopravy po dostavbe obytného areálu a bude realizované len osobnou automobilovou dopravou. Podľa metodiky sa príspevok dopravy z počtu 96 parkovacích miest stanovil nasledovne:



Stav dopravy na príľahlých komunikáciách sa stanovil z odpočtu dopravy počas kalibračného merania hluku a z bilancie navrhovanej činnosti, ktorá podľa grafu vygeneruje celkom 307 pohybov OA / 24 hod.

Predmetom posudzovania je stav po realizácii navrhovanej činnosti v riešenom území vo výhľadovom období + 5 rokov voči súčasnému stavu. Základná doprava na ceste č. III/1234 bola zvýšená o rastové koeficienty uverejnené pre Trenčiansky VUC v technickom predpise Slovenskej správy ciest. Smerovanie všetkej novej dopravy sa predpokladá západným smerom ku ceste II/507, štruktúra dopravy v riešenom území je zhrnutá v nasledujúcich dvoch tabuľkách.

Nasledujúca tabuľka uvádza prognózu rastu základnej dopravy za 24 hodín v riešenom území pre rok 2030.

Komunikácia	Súčasný stav r. 2025		Rastový koeficient		prognózovaný stav r. 2030	
	OA	NA	OA	NA	OA	NA
Cesta III/1234	1796	160	1,06	1,05	2095	168

Nasledujúca tabuľka uvádza prognózu dopravy za 24 hodín v riešenom území s realizáciou navrhovanej činnosti.

Komunikácia	Nultý variant r. 2030		Príspevok činnosti		Navrhovaný variant r. 2030	
	OA	NA	OA	NA	OA	NA
Cesta III/1234	2095	168	307	0	2402	168
Areálová komunikácia	0	0	307	0	307	0

Akustické modelovanie je založené na prerozdelení dopravných intenzít medzi parciálne komunikácie tvoriace homogénne líniové zdroje hluku počas pracovného dňa. V rámci dňa sa predpokladá zhustenie dopravy v čase rannej a popoludňajšej špičky, určujúcou veličinou pre posudzovanie hluku v zmysle vyhlášky je len ekvivalentná hladina hluku v rámci referenčného intervalu deň, večer a noc. Prepočet celkovej dopravy na referenčné intervaly sa uskutočnilo podľa metodiky. Na základe vyššie uvedených dopravných údajov sa stanovili vstupné výpočtové parametre na zostrojenie analytických hlukových máp uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Komunikácia	deň		večer		noc	
	OA	NA	OA	NA	OA	NA
Nultý variant						
Cesta III/1234	1703	151	270	6	122	11
Navrhovaný variant						
Cesta III/1234	1953	151	310	6	139	11
Areálová komunikácia	250	0	40	0	17	0

Do akustického modelovania boli zahrnuté ďalšie výpočtové parametre:

- typ komunikácie: cesta III. triedy, miestna
- povrch vozovky: hladký asfalt
- výpočtová rýchlosť: 20 - 50 km/h
- pozdĺžny sklon vozovky: 0 %
- priemerná výška objektov IBV: 7 m
- terén: čiastočne pohltivý ($\alpha = 0,5$)
- činiteľ zvukovej pohltivosti fasád budov: $\alpha = 0,21$
- referenčný časový interval: 12 hod. (deň), 4 hod. (večer), 8 hod. (noc)
- výpočtová výška izofón: 2 m nad terénom (1. NP)
- korekcia z kalibračného merania: 0,8 dB

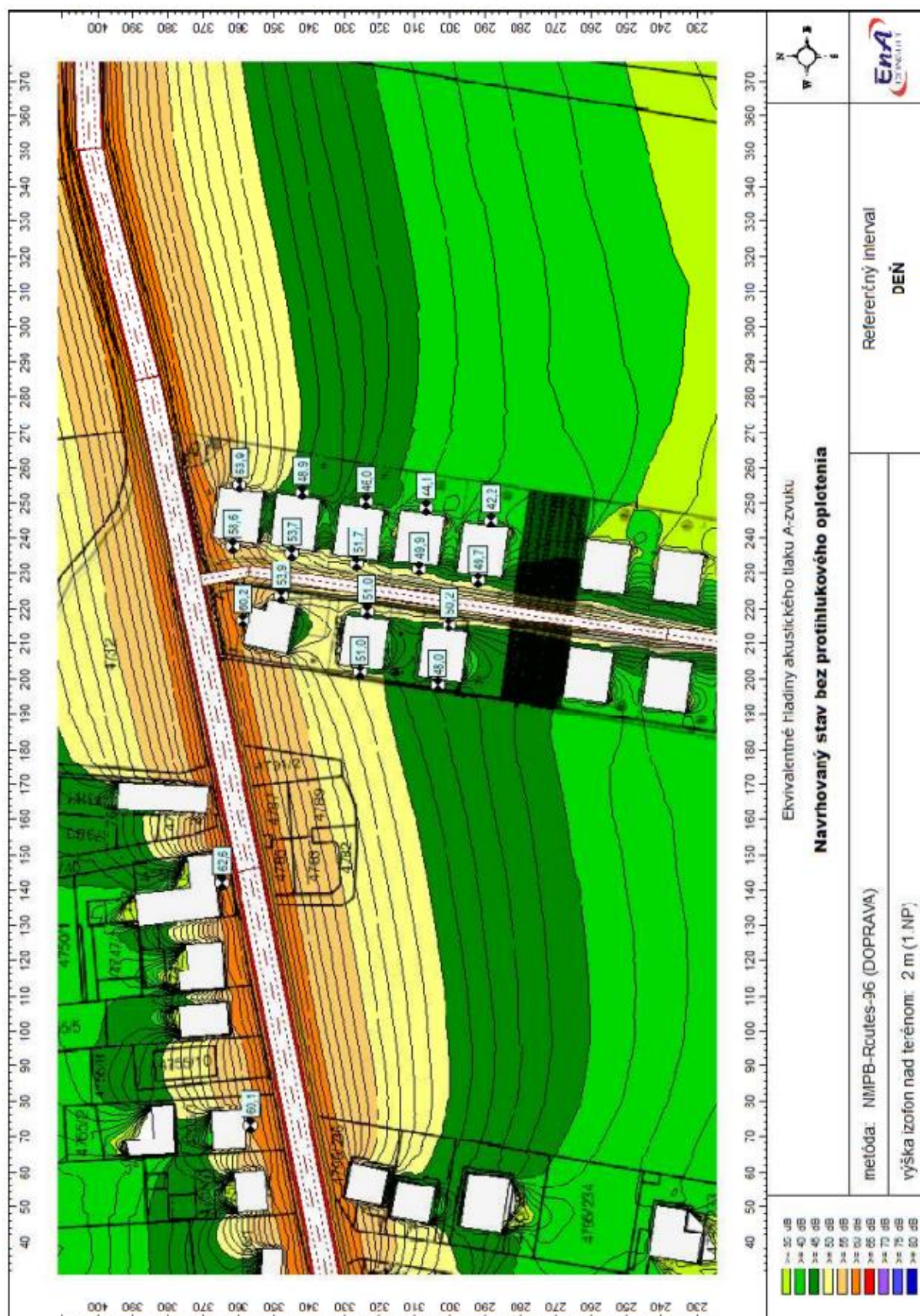
Výpočtové body vonkajšieho prostredia novej obytnej zóny predstavuje priestor vo vzdialenosti 1,5 m pred oknami bytov vo výške okien 1. NP rodinných domov v blízkosti cesty III/1234 (body V01 – V14). Vypočítané hladiny hluku v uvedených bodoch v referenčnom intervale deň, večer a noc sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. Zodpovedajúce hlukové mapy dotknutého územia sú uvedené na nasledujúcich obrázkoch. Všetky výpočty reprezentujú dopravné zaťaženie riešeného územia bez vplyvu hlukového pozadia.

výpočtový bod č.	hluk z cestnej dopravy (dB)			požiadavka na R' _{w,min} (dB)
	deň L _{Aeq,12h}	večer L _{Aeq,4h}	noc L _{Aeq,8h}	
Stav bez protihlukových úprav				
V01	58,6	53,4	49,2	30
V02	53,9	48,5	44,8	30
V03	53,7	49,5	44,5	30
V04	48,9	43,9	40,6	30
V05	51,7	48,0	42,6	30
V06	46,0	41,1	37,9	30
V07	51,0	47,7	41,5	30
V08	51,0	46,2	42,6	30
V09	49,9	46,6	40,6	30
V10	44,1	39,3	36,2	30
V11	50,2	47,1	40,6	30
V12	48,0	43,4	40,0	30
V13	49,7	46,6	40,1	30
V14	42,2	37,6	34,5	30
Stav s protihlukovým oplotením časti územia				
V01	49,9	45,6	40,6	30
V02	46,7	41,4	37,8	30
V03	51,6	47,8	42,1	30
V04	46,1	41,1	37,8	30
V05	50,9	47,5	41,7	30
V06	44,4	39,6	36,4	30
V07	50,4	47,3	40,7	30
V08	50,8	45,9	42,4	30
V09	49,5	46,4	40,0	30
V10	43,0	38,3	35,1	30
V11	50,0	47,0	40,2	30
V12	47,9	43,3	39,8	30
V13	49,5	46,5	39,8	30
V14	41,6	36,9	33,8	30

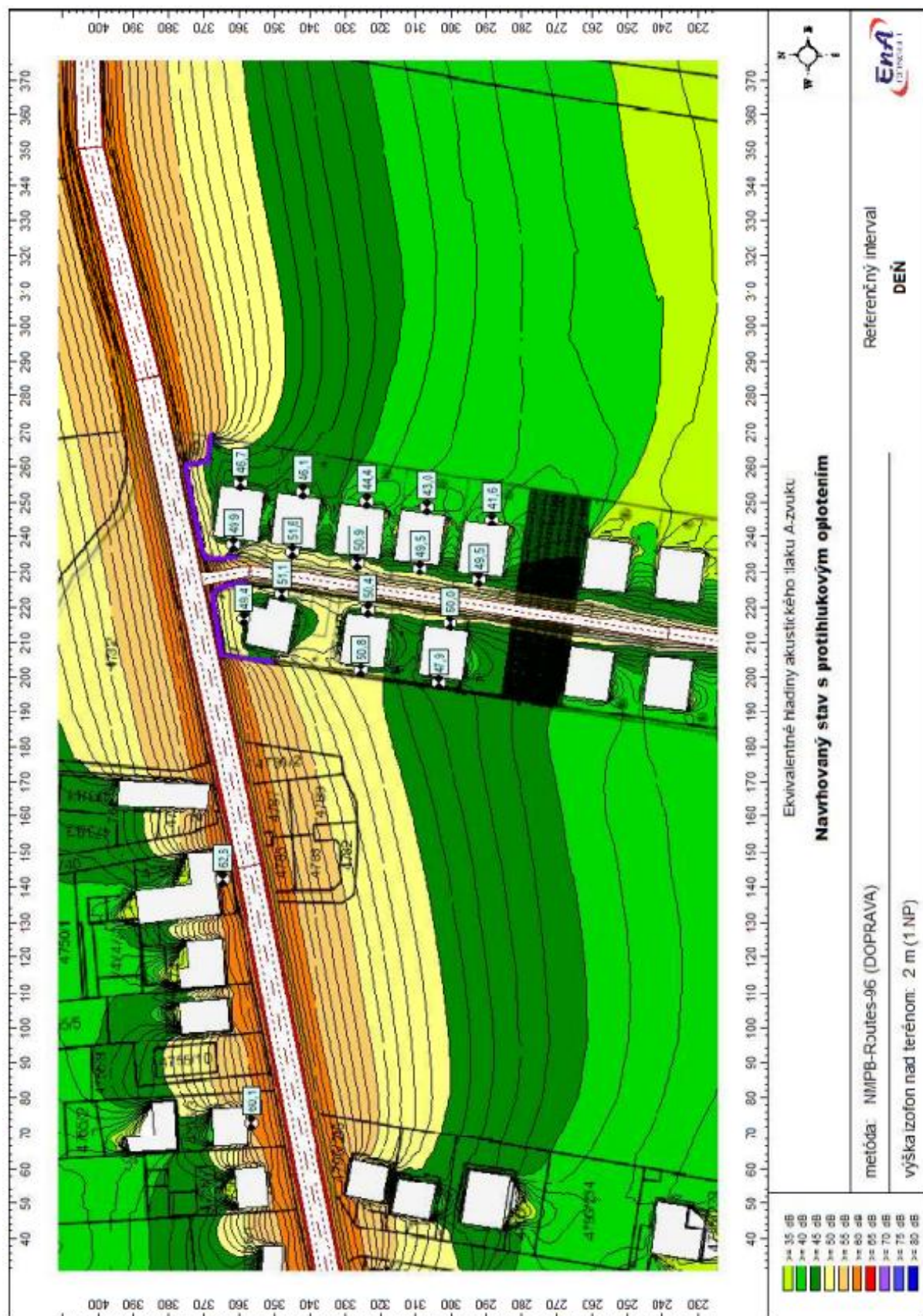
Posudzované body jestvujúceho vonkajšieho chráneného prostredia predstavuje priestor vo vzdialenosti 1,5 m pred oknami obytných budov vo výške okien 1. NP (body V15 – V18). Vypočítané hladiny hluku v uvedených bodoch pre ref. interval deň a večer po realizácii protihlukových úprav v časti riešeného územia sú uvedené v nasledujúcej tabuľke (bod V15 – pred východnou fasádou RD č. 767, bod V16 – pred severnou fasádou RD č. 767, bod V17 – pred južnou fasádou RD č. 761 - bod V18 – pred južnou fasádou RD č. 757).

výpočtový bod	nultý variant	po výstavbe	zmena
deň - $L_{Aeq,12h}$ (dB)			
V15	52,2	51,1	-1,1
V16	59,9	49,4	-10,5
V17	62,3	62,6	+0,3
V18	59,8	60,1	+0,3
večer - $L_{Aeq,4h}$ (dB)			
V15	46,9	47,8	+0,9
V16	54,3	44,2	-10,1
V17	56,6	57,1	+0,5
V18	54,2	54,7	+0,5
noc - $L_{Aeq,8h}$ (dB)			
V15	43,3	41,4	-1,9
V16	50,4	39,9	-10,5
V17	52,7	53,0	+0,3
V18	50,4	50,7	+0,3

Hluková mapa $L_{Aeq,12h}$ z dotknutých dopravných trás v navrhovanom variante bez protihlukových úprav:



Hluková mapa $L_{Aeq,12h}$ z dotknutých dopravných trás v navrhovanom variante s protihlukovými úpravami:



Hluková mapa $L_{Aeq,8h}$ z dotknutých dopravných trás v navrhovanom variante bez protihlukových úprav.



Hluková mapa $L_{Aeq,8h}$ z dotknutých dopravných trás v navrhovanom variante s protihlukovými úpravami:



Pre ochranu rezidentov navrhovaného areálu pred nadmerným hlukovým zaťažením je potrebné už pri tvorbe projektovej dokumentácie zohľadňovať také konštrukčné systémy, ktoré zabezpečia dostatočný hlukový komfort pri udržaní všetkých nárokov na štandardné využívanie vnútorných priestorov (napr. nároky na vetranie a pod.). Určujúcimi veličinami hluku vo vnútornom prostredí sú ekvivalentná hladina a zvuku L_{Aeq} pre zvuk doliehajúci z vonkajšieho prostredia alebo maximálna hladina a zvuku L_{Amax} pre hluk z vnútorných zdrojov budovy.

Pre účinnú separáciu hluku prenikajúceho z vonkajšieho prostredia sú rozhodujúce zvukovoizolačné vlastnosti obvodového plášťa budov, ktoré sú pre technické potreby dostatočne charakterizované indexom vzduchovej nepriezvučnosti R_w . Vypočítané hladiny hluku z cestnej dopravy sa pred oknami najviac exponovaných obytných budov pohybujú v rozsahu do 59 dB cez deň a do 49 dB v noci v závislosti od orientácie fasády a vzdialenosti výpočtového bodu od cesty III/1234. Požiadavka na index stavebnej nepriezvučnosti pre obvodový plášť budov je pre novú obytnú zónu uvedená podľa výpočtových bodov. Pre hodnoty vonkajšieho hluku pod 50 dB cez deň, resp. pod 40 dB v noci nie sú normou stanovené hodnoty minimálnej zvukovej izolácie obvodového plášťa budov. Vzhľadom na predpokladaný vysoký štandard rodinných domov sa Odporúča zasklenie okien obytných miestností pri zachovaní nepriezvučnosti na úrovni $\min R_w \geq 30$ dB.

Pri výbere konštrukčných materiálov je potrebné zohľadniť skutočnosť, že hodnoty R'_w pre jednotlivé výpočtové body sú stavebnými hodnotami na rozdiel od údajov v technických listoch výrobcov a dodávateľov, ktorí deklarujú laboratórne hodnoty vzduchovej nepriezvučnosti R_w . Po zabudovaní takýchto materiálov do stavebnej konštrukcie dochádza vplyvom vedľajších ciest šírenia zvuku k reálnemu zníženiu laboratórnych hodnôt spravidla o 2 až 6 dB. Napr. pri fasádnych systémoch sa hodnota R_w izolačného dvojskla po jeho osadení do fasádneho systému zníži o cca 2 - 4 dB pri malých zaskleniach a o cca 4 - 8 dB pri veľkoplošných zaskleniach.

Vypočítaná požiadavka platí pre obvodový plášť ako celok. V prípade ak plocha okien presahuje 50 % plášťa pri pohľade z miestnosti, platí uvedená hodnota aj pre okná. Ak plocha okien predstavuje od 35 % do 50 % celkovej plochy obvodovej konštrukcie v miestnosti, vyžadovaný index nepriezvučnosti okna R_w môže byť o 3 dB nižší ako uvedená hodnota. Pre okná s plochou menšou ako 35 % je možné vyžadovaný index okna R_w znížiť o 5 dB. Uvedené platí za predpokladu, že plná časť obvodového plášťa má nepriezvučnosť minimálne o 10 dB vyššiu, než okná, dvere, resp. presklené plochy.

Pre zníženie hlukového zaťaženia obytných objektov v okolí cesty III/1234 sa odporúča výstavba plného oplotenia pozemku navrhovaného rodinného domu v blízkosti cesty III/1234 a jestvujúceho rodinného domu č. 767 zo strany dopravných zdrojov hluku. Oplotenie má mať výšku 2,2 m nad terénom a má byť z hmotného, nepriezvučného materiálu bez škár (napr. betónové panely, tvarovky Durisol a pod.).

Na základe stanoviska príslušného orgánu verejného zdravotníctva sa môžu nové budovy na bývanie umiestňovať aj v území, kde hluk z dopravy prekračuje prípustné hladiny hluku pre kategóriu územia II, alebo v území, kde takéto prekročenie je možné v budúcnosti očakávať, ak sa vykonajú opatrenia na ochranu ich vnútorného prostredia a ak posudzovaná hodnota hluku z dopravy v primeranej časti príľahlého vonkajšieho prostredia budovy na bývanie neprekročí prípustné hladiny hluku pre kategóriu územia III o viac ako 5 dB.

Predikované hodnoty hluku pre stav s protihlukovým oplotením spĺňajú druhú podmienku. Pre následné splnenie prvej podmienky je potrebné vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť protihlukové opatrenia na strane chráneného prostredia. Opatrenia môžu zahŕňať napr. inštaláciu systému, ktorý umožní prevetrávanie obytnej miestnosti bez nutnosti otvárania okien v kombinácii s dispozičným riešením rodinných domov, kedy by okná obytných miestností budov v blízkosti cesty III/1234 neboli orientované k tejto ceste. Uvedené opatrenie sa týka len obytných miestností v budovách (obývacia izba, spálňa, detská izba). Nároky na minimálnu zvukovú izoláciu okien týchto miestností

nevyžadujú nadštandardné parametre zasklenia, Odporúča sa zasklenie s hodnotou $R_w \geq 30$ dB.

Obytné miestnosti bytov, ktoré majú otváracie časti okenných konštrukcií orientované do priestoru, kde bola predikciou zistená denná ekvivalentná hladina hluku vyššia ako 50 dB(A), je potrebné vybaviť systémom vetrania pri zatvorených oknách obytných miestností. Riešením núteného vetrania je napr. inštalácia aktívnych rekuperačných zariadení priamo v bytoch, alternatívou môže byť aj systém vetrania, kedy okná alebo fasády sú vybavené akusticky tlmenými vetracími štrbinami v kombinácii s odťahovým ventilátorom umiestneným vo vnútri dispozície bytu tak, aby bolo zabezpečené vetranie obytnej miestností bez potreby otvárania okien. Uvedený návrh je potrebné riešiť s ohľadom na potrebu minimálnej výmeny vzduchu pre jednotlivé chránené priestory podľa vyhlášky MZ SR č. 259/2008 Z. z., o podrobnostiach o požiadavkách na vnútorné prostredie budov a o minimálnych požiadavkách na byty nižšieho štandardu a na ubytovacie zariadenia, pričom je potrebné zabezpečiť ostatné stavebné prvky tak, aby neznemožňovali nútenú výmenu vzduchu (napr. súvisiace dvere osadiť ako bezprahové, resp. s ventilačnou mriežkou). Obytné miestnosti s predikovanou hladinou hluku pred oknom menej ako 50 dB je možné prevetrávať prirodzeným spôsobom otváracími oknami bez zníženia akustického komfortu pod legislatívou požadovanú úroveň.

Trafostanica bude umiestnená na východnej strane vstupu do územia. Zariadenie predstavuje rizikový zdroj špecifického hluku s možným výskytom tónovej zložky pri nízkych frekvenciách zvukového spektra. Odporúča sa umiestnenie transformátora do murovanej kobky, ktorá bude mať otvory pre prívod a odvod vzduchu orientované smerom od obytnej zóny. Transformátor by mal byť pružne odizolovaný od skeletu kobky pre zabránenie prenosu hluku chvením po konštrukcii kobky (napr. na plávajúcej základovej doske).

Zo záverov priloženej akustickej štúdie vyplýva, že z hľadiska kategorizácie územia je vonkajšie prostredie posudzovaného územia v okolí hlavnej komunikácie s hromadnou dopravou zaradené do II. kategórie chránených území s prípustnou hodnotou hluku 50 dB cez deň a večer a 45 dB v noci. Ekvivalentné hladiny dopravného hluku vo vonkajšom prostredí pred fasádami jestvujúcich obytných budov pozdĺž cesty III/1234 v súčasnosti prekračujú prípustné hodnoty hluku stanovené pre II. kategóriu území v dennom a v nočnom referenčnom intervale. Miera prekročenia je daná vzdialenosťou danej budovy od osi komunikácie, pričom viaceré objekty zasahujú aj do ochranného pásma cesty III. triedy. Po realizácii navrhovanej činnosti vrátane výstavby protihlukového oplotenia dôjde v dôsledku nárastu dopravy na ceste III/1234 k zvýšeniu dopravného hluku pred dotknutými fasádami jestvujúcich rodinných domov o predikciou zistených + 0,3 až + 0,9 dB. Uvedený nárast hluku je z hľadiska subjektívneho sluchového vnímania zanedbateľný, z objektívneho hľadiska sa tento nárast pohybuje v rámci neistoty bežného merania hluku. V okolí RD č. 767 dôjde na fasáde orientovanej k ceste III/1234 v dôsledku výstavby protihlukového oplotenia pozemku k poklesu hladín hluku o cca - 10 dB. Imisné hladiny hluku z dynamickej dopravy pred oknami bytov navrhovaných rodinných domov prekračujú prípustné hodnoty stanovené pre II. kategóriu chránených území v bezprostrednom okolí cesty III/1234. Z toho dôvodu je potrebné vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť protihlukové opatrenia vo väzbe na vetranie miestností pri zachovaní zvukovo izolačných vlastností obvodového plášťa budovy. Súčasťou protihlukových opatrení je aj výstavba plného oplotenia pozemku navrhovaného RD v blízkosti cesty III/1234 a jestvujúceho RD č. 767 zo strany dopravných zdrojov hluku. Ochrana vonkajšieho chráneného prostredia exponovaných domov je dostatočne zabezpečená umiestnením stavieb k severnému okraju jednotlivých pozemkov, kedy hmota stavby vytvára prirodzenú protihlukovú clonu od cesty III/1234 pre vonkajšie prostredie v južnej časti každého pozemku.

Ostatný popis navrhovanej činnosti a navrhovaných opatrení uvedený v zámere navrhovanej činnosti zostáva nemenný.

Na základe vyššie uvedeného navrhujeme príslušnému orgánu uvedené dodatočné opatrenia z hľadiska protipovodňovej ochrany dotknutého územia a ochrany obyvateľov budúcej IBV pred hlukom z pozemnej cestnej dopravy zobrať do úvahy pri určovaní, či navrhovaná činnosť bude alebo nebude predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona v rámci ním vydávaného záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania vydaného podľa zákona, resp. aby uvedené dodatočné opatrenia boli zahrnuté v ňom.

S pozdravom

JUDr. Lucia Šimová –
konateľka spoločnosti ZaRea Invest, s.r.o.

Prílohy: 1 x Akustická štúdia č. 25-013-s/2 (2. revízia), Ing. Vladimír Plaskoň, 11/2025