

PRIPOMIENKY

k navrhovanej činnosti EIA

RÝCHLOSTNÁ CESTA R3 | ORAVSKÝ PODZÁMOK – DOLNÝ KUBÍN – DIAĽNICA D1

Ministerstvo životného prostredia SR Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava Podateľňa 2	
20. 01. 2022	
Evidenčné číslo: 3357	Číslo vplyvu:
Prílohy/listy:	Vybavuje:

Príslušný orgán:

Ministerstvo životného prostredia
Slovenskej republiky

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie

Námestie Ľudovíta Štúra 1
812 35 Bratislava

V reakcii na zverejnený návrh zámeru EIA – Posudzovanie vplyvov na životné prostredie, dňa 22.12.2021 na portáli enviroportal.sk (<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r3-oravsky-podzamok-dolny-kubin-dialnica-d1?fbclid=IwAR1nKxib48CzAqzNidoeQPQr6CYOVtH2UOFTL52M8tDbcyW8NHozBgO12Eo>), vo veci trasovania rýchlostnej cesty R3 „Diaľnica D1 – Dolný Kubín – Oravský Podzámok, a zverejnenia informácie na Úradnej tabuli mesta Dolný Kubín a na webovom portáli mesta Dolný Kubín dňa 29.12.2021 v rovnakej veci (ev. č.-č. spisu: 39106-7922/2021); na webovom sídle mesta (<https://www.dolnykubin.sk/uradna-tabula-mesta.html>)

predkladám nasledovné vecné pripomienky k navrhovanej činnosti ako občan Dolného Kubína, Ing.arch. Miloš Diežka, s trvalým pobytom uvedeným v záhlaví tohto dokumentu, a to v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na adresu verejnosť môže predkladať podľa § 23 ods. 4 zákona a podľa § 23 ods. 4. Predkladané pripomienky celkovo vyjadrujú

Nesúhlas

s navrhovanou činnosťou trasovania rýchlostnej cesty R3 (obchvatu Dolného Kubína) v úseku 2,5 km až 9,5 km v koridore trasy predkladaného „Zeleného mestského variantu V2“ vrátane jeho

subvariantu V2a v celom rozsahu trasovania tohto variantu, a to najmä v dôvodu pripomienok uvedených a obsiahnutých nižšie v tomto dokumente.

Preferujem,

riešenie predkladané vo variante Tunelovom – modrom V1 s niektorými nižšie uvedenými pripomienkami :

1. Pri Variante V1 požadujeme preveriť možnosť zaústenia tunela z južnej strany v siedmom kilometri v zmysle obrázku č.1 tohto dokumentu a to najmä z dôvodu maximalizácie rozvojových plôch a eliminácie budúceho negatívneho dopadu na obyvateľstvo
2. Požadujeme, aby sa týmto zaoberal povinný rozsah hodnotenia ako Subvariantný pre zaústenie preferovaného variantu obchvatu Dolného Kubína V1a.
3. Pri variante V1 odporúčame zvážiť možnosť mimoúrovňového napojenia s jestvujúcou komunikáciou I/59 pre lepšiu dostupnosť a rýchle prepojenie mestských urbanizovaných častí mesta Dolný Kubín a jeho bezprostredného okolia.
4. Napojenie I/59 a R3 medzi obcami Vyšný Kubín a mestom Dolný Kubín riešiť ako zjazd v smere Trstená a výjazd v smere diaľnica D1 (v zmysle).
5. Požadujeme zapracovať v vyšších stupňoch projektovej dokumentácie križovatku pri Jasenovej ako mimoúrovňovú s možnosťou trasovania dopravy na oba smery (juh, Ružomberok – D1, sever Oravský Podzámok) a tiež zapracovať zjazdy z týchto smerov. Uvažovať ako plnohodnotnú mimoúrovňovú križovatku I/59 a R3.

Obrázok 1: „Návrh subvariantu pre zhodnotenia V1a – tmavomodrý tunelový“



Zároveň v zmysle predloženej dokumentácie k zámeru EIA, vzhľadom na variantnosť riešení **predkladám požiadavky týkajúce sa najmä variantu V2 a jeho subvariantu V2a**. Pripomienky sú prehľadne rozdelené do štyroch tematických okruhov. Okruhy pripomienok sa týkajú oblastí územného plánovania a rozvoja mestského sídelného útvaru, dopravy a dopravného riešenia, kvality životného prostredia obyvateľstva a kvality životného prostredia okolitej krajiny.

1. Územné plánovanie a rozvoj mestského sídelného útvaru

- a. Navrhovaná činnosť významne ovplyvní potenciál mestského rozvoja a jeho možnosti trvalo udržateľného rozvoja a budovania urbanizovaného sídla a to trasovaním V2 a V2a.
- b. Variant V2 a V2a (ďalej aj „mestský“), je v prudkom rozpore s tendenciami budovania udržateľných sídiel, budovania miest krátkych vzáleností a udržania rozvoja v intenzifikácii už urbanizovaných sídiel a ich vnútorných štruktúr. Predkladaný variant V2 a jeho subvariant V2a značne zasahujú a obmedzujú rozvoj vnútorných urbanizovaných hmotových a priestorových štruktúr mesta Dolný Kubín.
- c. Územný plán mesta Dolný Kubín (ďalej len „ÚPN DK“) v zmysle platných zmien a doplnkov uvažuje a preferuje tunelové riešenie trasovania rýchlostného obchvatu mesta Dolný Kubín
- d. V oblasti rozvoja sídla a trasovania rýchlostnej cesty sa Mestské zastupiteľstvo Dolného Kubína dohodlo a odsúhlasilo VZN mesta Dolný Kubín (príloha C), v ktorom sa uznáva preferovať rýchlostný variant komunikácie v dokumentácii pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie vedená ako variant 1 – modrý tunelový variant, ako záväzné trasovanie (vld: https://www.dolnykubin.sk/download_file_f.php?id=1022400).
- e. Nesúhlasím s predloženým variantom V2 so svojim subvariantom V2a – zelený mestský variant riešiť ako trasovanie rýchlostnej cesty a požadujem neriešiť v nadväznej dokumentácii (dokumentácii pre územné rozhodnutie).
- f. Preloženie ulice Janaškova riešiť ako prekládku hlavne cesty triedy I. č. I/59. (v zmysle ÚPN DK) a požadujem riešiť stykovou (úrovňovou) križovatkou v mieste Medzihradné v zmysle platného ÚPN DK ako vyvolanú investíciu s predpokladaným nárastom dopravy súvisiacim s trasovaním rýchlostného medzinárodného koridoru. Požadujeme integrovať (úrovňové križovanie) a podporiť tým vnútromestskú vehikulárnu (osobnú a zásobovaciu) dopravu.
- g. V nadväznej dokumentácii riešiť ďalej len tunelový variant V1 – modrý, spolu s vyvolanými a nadväznými investíciami súvisiacimi s nevyhnutným posilnením infraštruktúry vrátane križovatky juh pri jestvujúcej čerpacej stanici pohonných hmôt.
- h. V zmysle platnej Územnoplánovacej dokumentácie mesta Dolný Kubín (ďalej len „ÚPN DK“), je v území, v ktorom je trasovaný variant V2 a jeho subvariant V2a uvažovaný signifikantný rozvoj zmiešaných a obytných mestotvorných území. Požadujem netrasovať žiadne „dočasné stavby a komunikácie“ alebo jednotlivé fázy „etáp“ v zmysle predkladaného zámeru a tieto etapy dočasných riešení tak úplne vypustiť I Najmä lokality v okolí Janaškovej ulice sú dnes plochy, určené územným plánom na rozvoj, jednými z mála rozvojových plôch, ktorými mesto, osadené prevažne v hornatej krajine, disponuje. Považujeme preto za neprijateľné trasovanie tranzitného medzinárodného ťahu, ktorý svojou stavbou a ochrannými pásmami obmedzí výrazne

uvažovaný rozvoj mesta Dolný Kubín. Konštatujem preto **nesúlada a rozpor** navrhovanej činnosti so záväznou územno-plánovacou dokumentáciou. Na ďalšie spracovanie ho neodporúčam.

- i. **Naopak, variant V1 – modrý, tunelový nie je v rozpore s platnou ÚPN DK a odporúčam ho na ďalšie rozpracovanie** so zapracovaním vyššie uvedených pripomienok v zmysle obr. 1.
- k. Z pohľadu plánovania a posudzovania **odporúčam** (alternatívne) preskúmanie tretieho variantu pripojenia niektorých častí regiónu (ako privádzača zo západnej časti mikroregiónu Dolnej Oravy), ktorý by vhodne doplnil systém radiálno-okružného dopravného systému regiónu, s ťažiskovým centrom Oravy, a ktorého trasu navrhujeme nasledovne: *trasovanie by malo nadviazať križovatkou „Jasenová – Dolný Kubín (Juh) s pokračovaním územie k.ú Oravská Poruba , Gaceľ, k.ú. Veličná (Lániky), Kde by bola umiestnená mimoúrovňová križovatka „Dolný Kubín – ZÁPAD“.*
- l. Dôvod trasovania pripájača R3 v zmysle bodu „j“ je opodstatnený nakoľko svojimi križovatkami JUH – ZÁPAD – SEVER prepája všetky tri nosné radiály mesta Dolný Kubín trasované v osiach komunikácií I/59 a 70. Toto prepojenie má ambíciu odľahčiť dopravu smerujúcu cez centrum ďalej a to vo všetkých smeroch. **Požadujeme sa zaoberať tretím variantom V3 v približnom trasovaní prílohy A v povinnom hodnotení procesu FIA**
- m. Nesúhlasíme so zanesením ochranných pásiem navrhovaného mestského variantu V2 a V2a, ktoré by výrazne obmedzili rozvoj sídla v koridore severo-južnej osi (radiály) mesta Dolný Kubín.
- n. Lokálna ekonomika mesta má dlhodobý cieľ posilňovať urbanizáciu vnútromestského prostredia, najmä menej integrovaných plôch do hmotovo-priestorovej štruktúry sídla s pozitívnym dopadom na jeho obhospodarovateľnosť. Ambíciou je naopak integrovať komunikáciu I/59 viac do mestskej štruktúry a dopravného systému mesta samotného a preto neodporúčame radiálne priestory mesta kategorizovať ako rýchlostné okruhy pre medzinárodný tranzitný pohyb.
 - i. Navrhujem cestu I/59 preložiť v úseku Janoškovej a napojiť až za benzínovou stanicou úrovňovo v I/59. V mieste Medzihradného uvažovať rovnako s mestotvorným napojením úrovňovo ! S riešením v predložených etapách zámeru, kde sa napája táto prekládka mimo uvažovanej trasy V2 a V2a pod ul. Chočská **zásadne nesúhlasím**. Preložku trasovať paralelne poza Jasenovský potok približne v trase V2. Po západnej strane a napojiť až v mieste za stanicou pohonných hmôt (medzi územiami Dolného a Vyšného Kubína) a uvažovať s napojením na R3 v mieste vjazdu do tunela variantu V1 – modrý (rovnako ako uvažuje aj ÚPN DK v záväznej časti Doprava).
 - ii. Navrhujeme z dlhodobého hľadiska uvažovať križovatku na Medzihradskej ako úrovňovú – stykovú križovatku, ktorá bude obslúžená CDS a bude zapojená do systému vnútromestskej dopravy. Týmto predpokladáme lepšie pokrytie prepravnej práce a rovnomernejšie prerozdelenie vnútromestských dopravných tokov z južných častí širšieho sídla.
 - iii. Komunikácie I. triedy naďalej uvažovať ako prvé triedy a to vrátane preložky trasy Janoškova – neuvažovať ako rýchlostnú komunikáciu vzhľadom na rozvoja schopnosť územia a potenciál budúceho napojenia.
 - iv. Požadujem zachovať I/59 ako komunikáciu I. triedy, ktorá bude aj naďalej plniť úlohy hlavnej tepny – severojužnej radiály sídla Dolný Kubín a jeho okolia s cieľom časom prebrať úlohy plnohodnotnej mestotvornej radiály (viď obr. 2, obr.3).



Obrázok 2



Obrázok 3

- o. Pri ďalšom postupe prác pri spracovaní dokumentácií a príprave jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie požadujem riešenia intenzívne rokovať s mestom Dolný Kubín a jednotlivými odbormi pre Územný rozvoj a územné plánovanie, dopravu a životným prostredím.
- p. Požadujem informovať Mesto Dolný Kubín o pripravovaných zámeroch, ich variantách a etapizácii budúcej výstavby.
- q. Požadujem s mestom Dolný Kubín prerokovať vyvolané investície vyplývajúce z jednotlivých opatrení, štúdií či posúdení uvažovaného zámeru. Požadujeme riešiť vnútornú dopravu mesta s pozitívnym dopadom na jeho rozvoj a možnosti urbanizácie mestského prostredia.

2. Doprava a dopravné riešenie

- a. Vzhľadom na dnešný stav kompozície dopravnej infraštruktúry môžeme kategorizovať mesto ako radiálne s dostredivými dopravnými silami. Toto riešenie spôsobuje styk všetkých smerov a tokov dopravy v centre mesta samotného, čo priťažuje dopravu samotného ťažiskového jadra sídla Dolný Kubín. To má dnes za následok, okrem iného aj preťaženie centrálneho mestského pohybu (časté zápchy, nevyhovujúce križovatky). Toto riešenie odporuje urbanistickým a praktickým trendom budovania radiálno-okružných systémov mesta. Systém vehikulárnej dopravy, ktorej koncepcia by bola postavená na radiálno-okružnom riešení, dnes predpokladá z posudzovaných variantov iba modrý tunelový variant V1. Po jeho vybudovaní vznikne polokružný plnohodnotný ochvat mesta, ktorý preberie značnú časť dopravy (viď kartografy, prílepšenie dopravnej únosti a zlepšenie vnútromestského pohybu o viac ako 30%). Naopak, zelený mestský variant V2 dopravu vo výhľadových rokoch ešte priťažuje o viac ako 10 %, pri uvažovaní odstránenia niektorých križoviek v zmysle predkladaného zámeru až o 43 %. Toto riešenie považujeme z pohľadu dlhodobej udržateľnosti pre mesto Dolný Kubín za neúnosné.
- b. Požadujeme posúdenie únosti dopravy v meste D. Kubín, v jeho vnútromestskej dopravnej štruktúre, **dopravno-kapacitným posúdením križoviek pri všetkých vyhodnocovaných variantoch a etapách, ktoré predkladaná dokumentácia v zámere uvažuje. Dopravno-kapacitné posúdenie požadujeme na 13 križovatkách, ktoré zabezpečujú vnútromestský dopravný pohyb (viď tabuľka a príloha A):**
- c. **DKP – Požiadavka na posúdenie vnútromestských križoviek, na ktoré má predkladaný zámer (najmä V2 so subvariantom V2a) signifikantný vplyv.**

ozn.	POMENOVANIE	KOMUNIKÁCIA
KR1	Hlavná križovatka ciest I. triedy I/70 a I/59	I/70 - I/59
KR2	Kruhový objazd centrum - Slov. pošta	I/70 - Centrum
KR3	Radlinského - cesta I/70	I/70 - Centrum
KR4	Na sihoti - Zochova (cesta I/70) - Timravy	I/70 - Centrum
KR5	Bysterec - cesta I/70, Zochova - Bysterecká - Fučíkova ***	I/70 - Mesto
KR6	Nemocničná - Aleja slobody - železničiarov - Ul. Československej armády	Mesto
KR7	Aleja slobody - S. Nováka	Mesto
KR8	Kruhový objazd Gymnázium	Mesto
KR9	Medzihradská - Janoškova - I/59 - Matúškova - Centrum	I/59 - Mesto / Centrum
KR10	Banisko / Chočská - cesta I/59 - Janoškova	I/59 - Mesto
KR11	I/59 - R3 (Napojenie mesta DK na R3) - návrh	I/59 - R3
KR12	Križovatka Vyšný Kubín I/59	I/59
KR13	Navrhovaný prípoj Mokrad - Kocmál na cestu I/59	I/59 - Priemyselná zóna

- d. Požadujem posúdiť v povinnom hodnotení EIA v zmysle zákona únosnosť križovatiek na aktuálnych podkladoch a prieskumoch dopravy dopravno-kapacitným posúdením v križovatkách KR1 - KR13 (v zmysle tabuľky vyššie).
- e. Posúdenie dopravno-kapacitné požadujem najmä z dôvodu výstupov z kartogramu predloženého zámeru, z ktorého vyplýva výrazné navýšenie dopravného pohybu vo vnútromestskej štruktúre v roku 2030 – 2040 s nemalým dopadom na životné urbanizované prostredie najmä pri variante V2 a subvariante V2a.
- f. Požadujem podrobné posudzovanie dopravných uzlov pre sledované špičkové časy dopravy. Pri vyhodnocovaní uvažovať aj s peším pohybom v zmysle tabuľky a návrhov (odporúčaní) na zmeny križovatiek na stykové – CDS.
- g. **Dopad na vnútromestskú štruktúru si vyžaduje výrazné skapacitnenie dopravnej infraštruktúry v ťažiskovej polohe mesta, čo bude mať za následok potlačenie prirodzeného mestského pohybu, najmä mäkkého pohybu, čo výrazne ovplyvňuje dosahovanie cieľov udržateľného rozvoja a agendy 2030. Za udržateľný mestský pohyb považujeme najmä mäkký druh pohybu – peší, cyklistický či dopravu zabezpečovanú verejnou mestskou a regionálnou dopravou.**
- h. **Prioritizácia pešieho pohybu a udržateľnej mestskej dopravy je akútnou výzvou udržateľného rozvoja s cieľom znižovať emisie a podporovať udržateľné formy urbanizácie. Za také považujem nerozširovanie dopravných plôch tranzitnej infraštruktúry v urbanizovanom prostredí.**
- i. Rozširovanie plôch mestskej tranzitnej dopravnej infraštruktúry sleduje efekt navýšenia vehikulárnej dopravy, ktorý je následkom skapacitnenia a prejazdnosti vnútromestských radiálnych ťahov. Posilnenie dopravy so sebou prináša dopad na nadväzujúce dopravné mestské štruktúry – tie často potom vyžadujú rovnako svoje rozširovanie, **čo je v rozpore s udržateľným a mestotvorným rozvojom a Agendou 2030!!!**.
- j. Mám za to, že mestské radiály by mali dostredivé sily vehikulárneho centrálného pohybu eliminovať najmä formami mestskej hromadnej dopravy s cieľom budovania *„miest krátkych vzdialeností“*. Práve dostupnosť lokálnych centier podporuje peší dopyt a premieňa urbanizované sídlo na trvalo udržateľné.

- k. Rozšírenie infraštruktúry s prioritizáciou vehikulárneho pohybu má negatívny dopad na ostatné pohyby mestskej infraštruktúry. **Požadujem uplatňovať mestskejšie formy prestavby križovatiek na vyvolaných investíciách – centrálne riadená signalizácia - formou stykových križovatiek je preferovaným riešením.** Ďalej posudzovať dopravu v dopravno-kapacitnom posúdení s preferovanou formou jednotlivých vnútromestských križovatiek. **Zásadne nesúhlasíme s aplikáciou turbo-okružných križovatiek (TOK) vo vnútornom meste I**
- l. Požadujem uvažovať ako vyvolanú investíciu – úpravy vnútromestských križovatiek, ktoré je potrebné upraviť dôsledkom priradenia dopravy.
- m. TOK podporujú dynamiku dopravy avšak neblaho pôsobia na ťažiskové mestské prostredia nakoľko potláčajú prirodzený pohyb – najmä peší a cyklistický pohyb, ktoré sú pre udržateľnú tvorbu sídiel nevyhnutným dopravným nástrojom. **Nesúhlasím s budovaním TOK a požadujem ďalej v dokumentácii neuvažovať.**
- n. Dopravné riešenia v zmysle predloženej dokumentácie vo Variante V2 si vyžadujú nie len nemalé prestavby dopravnej infraštruktúry mesta D. Kubín ale najmä predpokladajú odstránenie kľúčových križovatiek – uzlov mestského dopravného pohybu. Výrazne sa tak obmedzia možnosti využívania trás vnútromestského vehikulárneho pohybu najmä v nadväznostiach okolitých križovatiek – Medzihradská – Matúškova – I/59 – Janoškova. **Toto priradenie má za následok napríklad markatné navýšenie dopravy v Kňazej, Mokradi (vyhodnotené v kartogramoch predloženého zámeru) a rovnako predpokladáme aj markatné navýšenie dopravy v koridoroch Matúškova a Aleja Slobody v centre mesta (nevyhodnocované v kartogramoch – požadujeme spracovať v novom dopravno-kapacitnom posúdení).** **Rovnako nesúhlasím s odstránením bezprostredného napojenia I/59 s mestskou časťou Kňazia v jestvujúcom uzle v severnej časti I/59**
- o. V zmysle variantu 2 a jeho subvariantu V2a sa výrazne obmedzuje pohyb zo sídelných štvrtí a mestských častí MEDZIHRADNÉ a BANISKO. **Požadujem ponechať dopravné napojenia na cestu I/59 a neuvažovať komunikáciu ako rýchlostnú.** Odporúčam stykové napojenie prekládky a trasovanie navrhnuť v zmysle ÚPN DK.
- p. Požadujeme s mestom Dolný Kubín komunikovať a konzultovať ciele mesta Dolný Kubín v prípravnom procese tvorby územného generelu. Ktorý by malo mesto obstarávať ako územnoplánovací poklad v zmysle povinností a práv, ktoré mu udeľuje stavebný zákon 50/1976 Z.z a vyhláška 55/2001 o územnom plánovaní a územnoplánovacích podkladoch.
- q. Komunikácia I. triedy I/59 plní dnes okrem úloh tranzitnej dopravy **plní aj úlohy vnútromestskej interkonektivity a mestského pohybu.** **Cesta I/59 tvorí komunikačnú paralelu už dnes k nevyhovujúcej komunikácii na Aleja slobody !!!**
- r. Vnímate potrebu intenzívnejšieho prepojenia mestských komunikácií so zbernými cestami (akými sú dnes najmä I/59 a 70). Požadujeme preto tiež posúdiť stav s navrhovanými zmenami v križovatkách Medzihradné (prestavba na stykovú) a zmenou výstavby novej križovatky 14 – Nemocničná I/59 – Severnejšie od obchodnej zóny - zväziť tiež pripojenie (mimoúrovňovou križovatkou) Nemocničnej ul. a cesty /59 a posúdiť ju ako dodatočnú KR14 vo výhľade 2040 dopravno-kapacitne spolu s ostatnými križovatkami KR1-13.
- s. Požadujem spodrobiť kartogram, resp. spracovať smerovania dopravy a kapacitnosť križovatiek v zmysle predložených križovatiek na posúdenie s dopadom na mesto a jeho schopnosť prevádzkovať a zabezpečovať dopravu vyvolanú mestskými potrebami samotnými.

- t. Požadujem neobmedziť rozvojový potenciál mesta , a to najmä v jeho ťažiskových osiach („) – naopak, zámer by mal tieto urbanizačné aktivity podporiť a vytvoriť potenciál pre lepšiu vnútromestskú dopravnú integráciu (transformácia mestských radiál – Príloha B).
- u. **Výsledky vyplývajúce z dopravných analýz a posúdení preniesť aj do štúdií HIA a jej príloh (akustické posúdenie, rozptylová štúdia).**

3. Kvalita životného prostredia obyvateľstva (vnútorné mesto)

- a. Nesúhlasím s trasovaním mestského variantu (V2, V2a) rýchlostnej cesty, ktorý aj pri zavedení možných stavebnotechnických opatrení bude mať **negatívne dopady na:**
 - i. Zdravie obyvateľstva z pohľadu hygieny, akustiky a zvýšenia mikročastíc cudzorodých látok a emisných látok vo vzduchu , čo rovnocenne konštatuje aj rozptylová štúdia predkladaného zámeru.
 - ii. Dopravné trasovanie vnútromestského pohybu, najmä vehikulárneho ale tiež pešieho, cyklistického či hromadného pohybu.
 - iii. Zníženie kvality životného a mestského prostredia.
 - iv. Zhodnotenie rozvojových území mesta definovaných v ÚPN DK.
 - v. Prašnosť v území najmä v dotyku s rozvojovými vnútromestskými sídelnými oblasťami
- b. **Požadujem vyhodnotiť štúdia HIA** (Health Impact assesment) v dôsledku ovplyvnenia kvality životného prostredia obyvateľstva, na ktorý má najmä mestský zelený variant preukázateľne negatívny vplyv.
- c. V povinnom hodnotení požadujem vyhodnotiť v zmysle ÚPN DK aj potenciálny rozvoj územia v prípade vybudovania zámeru v celom rozsahu jednotlivých variantov.
- d. Vyhodnotiť dopad na obyvateľstvo ale tiež rozvoja-schopnosť sídla Dolný Kubín
- e. **Vyhodnotiť devalváciu rozvojového územia** (uvažovaného ÚPN DK v mieste trasovania variantov) a porovnať medzi jednotlivými variantami.
- f. Požadujeme doplniť HIA, najmä prílohy hlukovú a rozptylovú štúdiu **o dopady vnútromestského dopravného pohybu, ktorý vznikne ako vedľajší jav** uvažovaného investičného zámeru budovania rýchlostne cesty a jej súvisiacich investícií.
 - i. Požadujeme vyhodnotiť najmä pre územia : Janoškova – Matúškova – Aleja Slobody centrum
 - ii. Ďalej požadujeme vyhodnotiť pre územia Kňažia – Mokrad'
 - iii. Vyhodnotiť ako pre nulový stav tak aj výhľadové roky 2030 a 2040.

4. Kvalita životného prostredia krajiny

- a. V zmysle trvalo udržateľného rozvoja odporúčame zaniest do návrhov spätné úpravy poškodenej krajiny s cieľom zamedzenia ruderalizácie a eutrofizácie kultivovaného prírodného prostredia
- b. Navrhovaný variant V2 vrátane svojho subvariantu V2a značne zasahuje do koridoru vodného toku „Jasenovský potok“ a čiastočne do vodného toku „Medzihradského

potoka". Práve tieto prírodné prvky vo vnútri mesta a jeho intravilánov už dnes tvoria a v budúcnosti v prípade rozvoja môžu tvoriť nenahraditeľné prírodné integračné prvky v urbanizovanom prostredí.

- c. S cieľmi Agendy 2030 a Adaptácie prostredí na zmenu klímy, na ktoré sa medzinárodne Slovenská republika zaväzuje považujeme Jasenovský potok za významný koridor s pozitívnym efektom na zmeny klímy. Požadujeme preveriť a vyhodnotiť dopady obmedzení vplývajúcich na tento integračný prírodný prvok a zmeny (prehrievanie územia sídla).
- d. **Požadujem chrániť možnosti rozvoja a integrácia krajiny a vnútromestskej zelene a zelených plôch v ťažiskových územiach centra mesta, ktoré sú integračnými prvkami mestskej sústavy zelene – ekologickej a enviromentálnej stability sídla.**
- e. Požadujem nerozširovať dopravné plochy vo vnútornom meste, resp. eliminovať na nevyhnutný rozsah súvisiaci s nárastom dopravy.
- f. Vyhodnotiť dopady na zábery mestskej zelene v kategóriách:
 - i. Mestská rastlá zeleň a verejná zeleň celkovo
 - ii. Vzrastlá parková a mestotvorná zeleň
 - iii. Izolačná zeleň
- g. Požadujeme vyhodnotiť dopady na zhoršenie ovzdušia vo vnútromestskej štruktúre, najmä centrálnych ťažiskových polohách sídla ale tiež v dotknutých obytných územiach.
- h. Požadujeme vyhodnotiť dopady z hľadiska mikroklimatických zmien urbanizovaného prostredia
 - i. Používať adaptačné opatrenia na zmenu klímy
 - j. Navrhovať opatrenia ktoré zamedzia ruderalizácii a mitigácii v území dotknutom budúcou výstavbou.
- k. Požadujeme spracovať a vyhodnotiť tepelnú mapu s dopadmi investičného zámeru budovania rýchlostnej cesty R3 so všetkými súvisiacimi stavbami a ich etapami.

Zhrnutie

Nesúhlasím s trasovaním mestského variantu „V2“ a „V2a“. Ako riešenie hodnotím Tunelový variant V1 – modrý - ako akceptovateľný variant trasovania a v súlade s ÚPN DK. Navrhujem zároveň posúdenie do ďalších stupňov subvariantného riešenia vjazdu do južného portálu Tunela v kilometri 7.5 navrhovanom ako V1a v týchto pripomienkach. Do povinného hodnotenia požadujem vniesť dopady na mesto Dolný Kubín najmä z pohľadu dopravno-kapacitných možností a vplyvu na životné prostredie zastavaného sídla.

Ďakujem, S úctou,



Vypracoval / predkladá:

Ing.arch. Miloš Diežka,
Architekt a urbanista

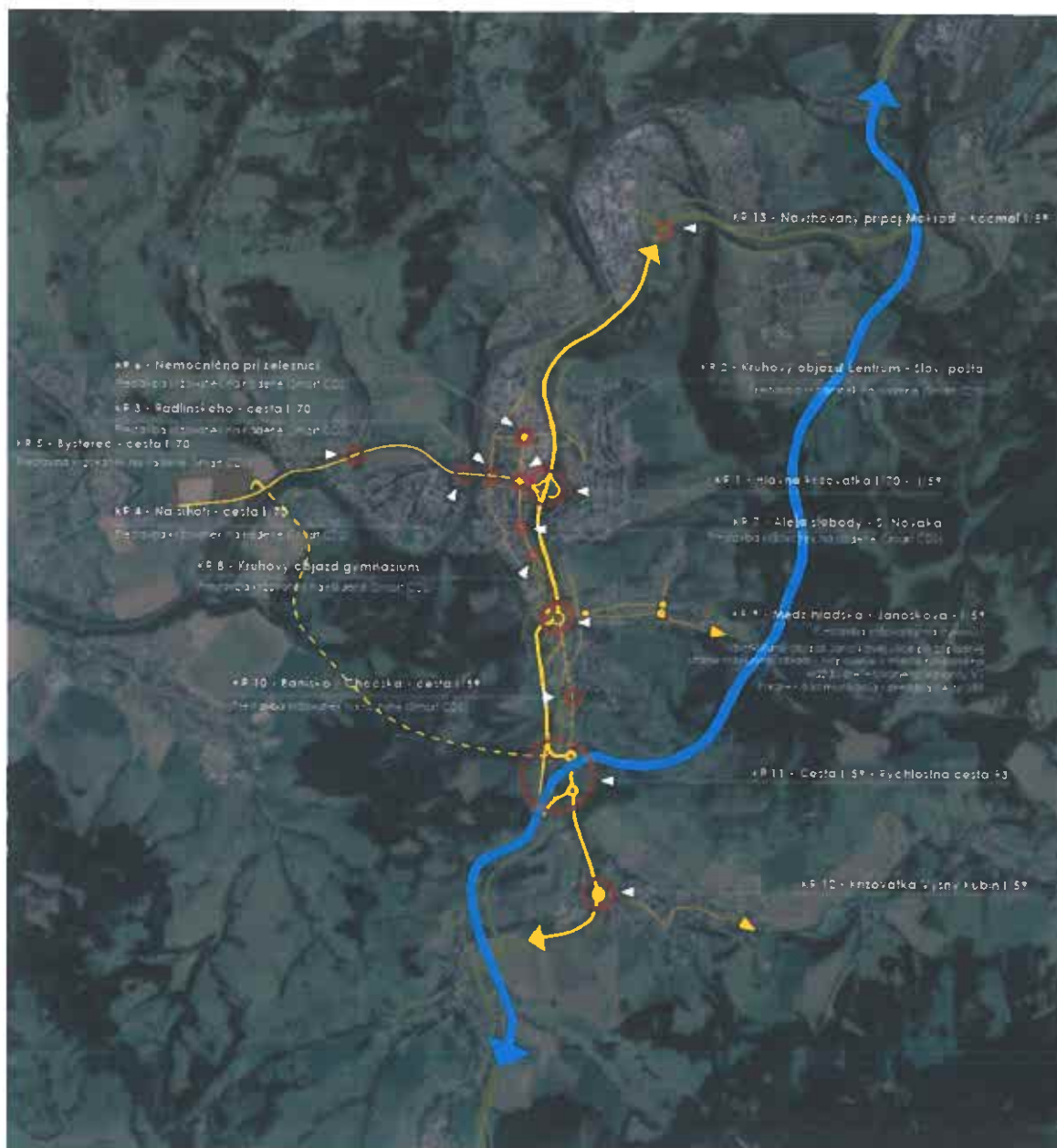
Dolný Kubín dňa 18.1.2022

Prílohová časť:

Príloha A:

Riešenie alternatívneho

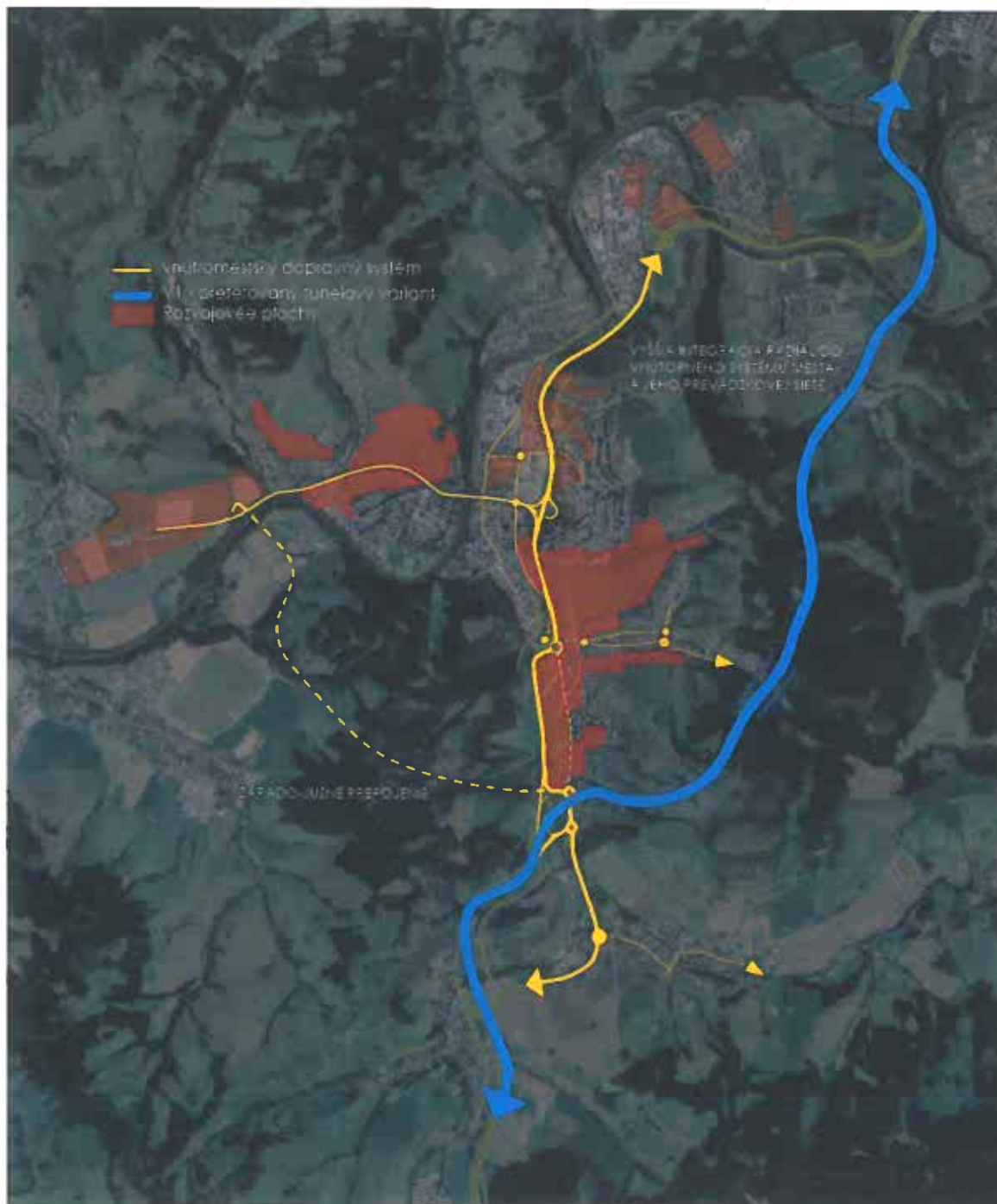
Požadované posúdenie križovatiek KR1-13 pre všetky navrhované varianty vo výhľadových rokoch so zahrnutím etáp výstavby jednotlivých úsekov a opatrení či vyvolaných investícií. Porovnanie k nulovému stavu a vzájomné porovnanie navrhovaných variantov.



Príloha B:

Riešenie alternatívneho

Transformácia mestských radiál, ich integrácia do vnútromestského dopravného systému (ŽLTÁ) a podporenie potenciálu rozvojových a urbanizačných aktivít. (Červené plochy v zmysle ÚPN DK).



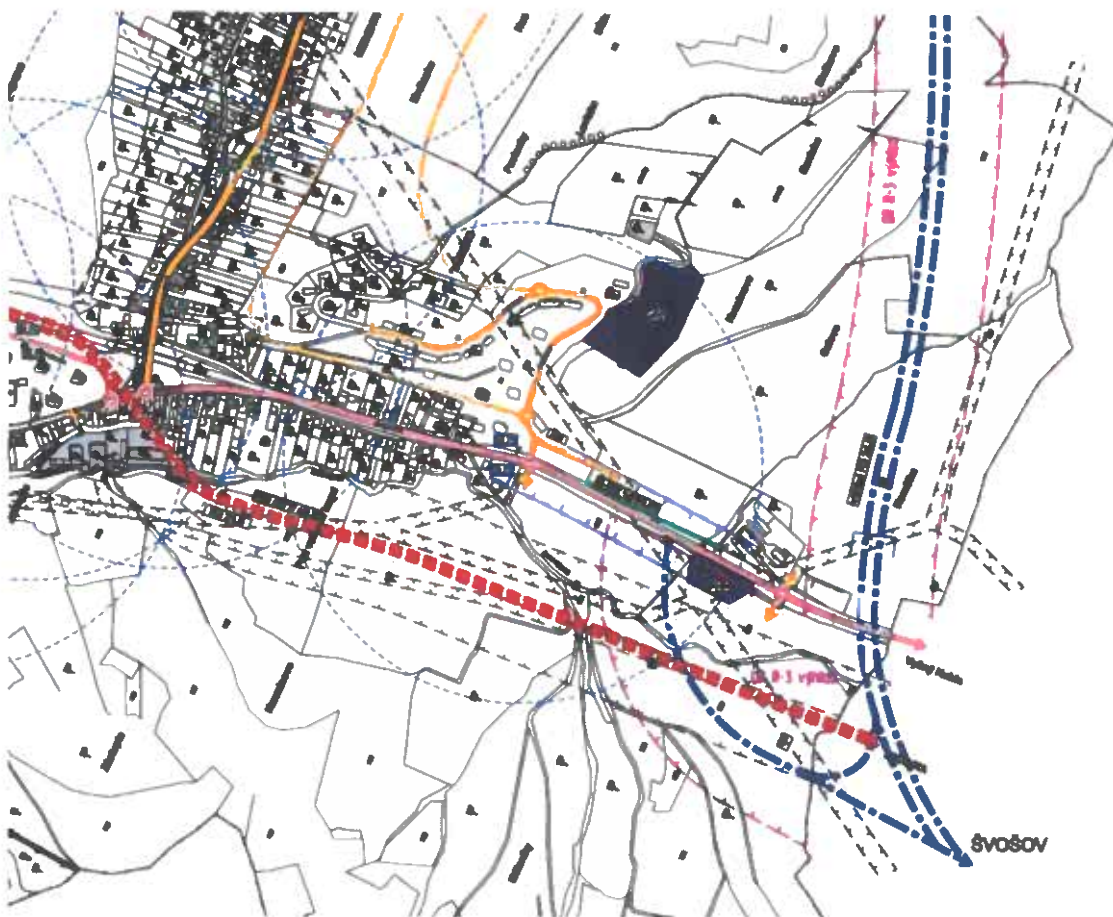
Príloha C:

Riešenie alternatívneho

Výrez z dopravného riešenia platného územného plánu mesta Dolný Kubín – VZN záväzná časť

Oblasť Matúškova – Medzihradné – Janoškova – Banisko

Križovatka R3 (V1-modrý) a prekládka I/59



Križovatku Medzihradné integrovať do dopravnej sústavy mesta Dolný Kubín

Riešiť úrovňovo ako stykovú a centrálne riadenú svetelnou signalizáciou.

