



Mgr. Tomáš Černohous, Smolenická 3/3135, 851 05 Bratislava

ODBORNÝ POSUDOK

k navrhovanej činnosti

„Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“

**vypracovaný podľa § 36 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na
životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení
neskorších predpisov**

Bratislava, august 2024

Obsah

I.	Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.....	3
II.	Základné informácie.....	15
III.	Úplnosť správy o hodnotení.....	49
IV.	Stanoviská podľa § 35 zákona	62
V.	Úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia.....	79
VI.	Použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií.....	134
VII.	Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia	141
VIII.	Varianty riešenia navrhovanej činnosti.....	142
IX.	Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností.....	146
X.	Návrh monitoringu od začiatku výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti a návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok	160
XI.	Záver.....	175

I. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Odborný posudok k navrhovanej činnosti bol spracovaný podľa § 36 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“), na základe určenia príslušným orgánom (Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky, sekciou posudzovania vplyvov na životné prostredie, odborom posudzovania vplyvov na životné prostredie) listom č. 8966/2024-6.6 35983/2024 zo dňa 22. 05. 2024, a to oznámením o určení za spracovateľa odborného posudku. Odborný posudok k navrhovanej činnosti vypracoval Mgr. Tomáš Černohous, odborne spôsobilá podľa § 61 zákona.

Podkladom pre vypracovanie odborného posudku k navrhovanej činnosti boli písomnosti, ktoré poskytol príslušný orgán spracovateľovi odborného posudku pre navrhovanú zmenu činnosti a ktoré obsahuje predmetný spis z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie vedeného príslušným orgánom (ako napr. predloženie predmetného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, oznámenie o zmene navrhovanej činnosti a stanoviská k nemu, rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 7120/2021-6.6/ac-R zo 17. mája 2021, že sa navrhovaná zmena činnosti bude posudzovať podľa zákona, určený rozsah hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti vydaný pod č. 7120/2021-6.6/ac-RH zo dňa 19. 08. 2021 príslušným orgánom, predloženie správy o hodnotení vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“), správa o hodnotení a stanoviská k nej, pozvánky na spoločné verejné prerokovanie navrhovanej zmeny činnosti, záznam zo spoločného verejného prerokovania, žiadosť o poskytnutie doplňujúcich informácií na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk k správe o hodnotení, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska v súlade s ustanoveniami zákona č. listu 8966/2024-6.6, 32031/2024 zo dňa 06. mája 2024, doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk k správe o hodnotení, určenie spracovateľa odborného posudku). Zároveň boli preštudované ostatné písomnosti, ktoré súvisia s navrhovanou činnosťou a jej zmenami (predchádzajúce dokumentácie a písomnosti, ktoré súviseli s procesmi posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti a jej zmenami, resp. súvisiacimi investíciami, a aj napr. územné rozhodnutie pre stavbu „Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)“, ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto ako príslušný stavebný úrad pod č. MsÚ-341/2023/03-An/3, zo dňa 14. 06. 2023.

V rámci spracovania odborného posudku boli vykonané terénne obhliadky lokality umiestnenia navrhovanej zmeny činnosti v mesiacoch jún a júl 2024 a uplatnené odborné vedomosti a poznatky o procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a danej posudzovanej problematike. Ako spracovateľ som vychádzal aj z Metodickéj príručky spracovateľa odborného posudku v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie (Slovenská agentúra životného prostredia, 2020).

Z hľadiska postupu prác boli na odbornom posudku najskôr vykonané práce súvisiace so štúdiom zaslaných podkladov (oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanoviská k nemu, rozhodnutia zo zisťovacieho konania, že sa navrhovaná zmena činnosti bude posudzovať podľa zákona, určeného rozsahu hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti, správy o hodnotení a stanoviská k nej, záznamu zo spoločného verejného prerokovania, doplňujúcich informácií na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk k správe o hodnotení). Následne boli preštudované aj dokumentácie týkajúce sa posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktoré súvisia s navrhovanou činnosťou a jej zmenami a predchádzali predmetnému procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie ako aj územné rozhodnutie pre stavbu „Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)“, ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto ako príslušný stavebný úrad pod č. MsÚ-341/2023/03-An/3 zo dňa 14. 06. 2023, vzhľadom na zložitosť a dĺžku prípravy stavby predmetného úseku diaľnice D3 a chronológiu vývoja prípravy predmetného projektu. Následne boli vykonané obhliadky predmetného úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto a začalo spracovanie samotného odborného posudku pre navrhovanú činnosť.

Stručná chronológia procesu prípravy stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto

Úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je súčasťou pôvodne povinne hodnotenej navrhovanej činnosti „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“. Proces projektovej prípravy navrhovanej stavby a posudzovania jej vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona trvá už vyše 25 rokov.

Predmetný úsek diaľnice bol v predprojektovej príprave spracovaný v technickej štúdii „Diaľnica D18 (D3) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ (Enviconsult Žilina, 1996), ktorá bola východiskovým dokumentom pre proces posudzovania vplyvov na životné prostredie v etape Zámery.

Z dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (D3) posudzovaných v Zámere určilo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (MŽP SR) v Rozsahu hodnotenia pre ďalšie posudzovanie variant I, ktorý predstavoval jednovariantné riešenie bez ďalšieho členenia na subvarianty.

Vzhľadom na pripomienky, ktoré boli uplatnené pri prejednávaní zámeru, bol variant I v pôvodnom riešení trasy diaľnice (Zámer a Technická štúdia - Enviconsult Žilina, 1996) modifikovaný, okrem iného, aj v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole.

Potreba hľadania nového, spoločensky prijateľného a technicky realizovateľného riešenia diaľnice v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole, vyplynula z odmietavého prístupu Kysuckého Nového Mesta k variantu I prezentovaného v Zámere. Tento variant riešil trasovanie diaľnice priestorom Kysuckého Nového Mesta a Radole, ktoré je vysoko náročné z hľadiska územných podmienok - priestorových možností, vedením diaľnice zhruba v koridore súčasnej cesty I/11 s premostením cesty III/2052 (pôvodne 01163) spájajúcej Kysucké Nové Mesto s Radoľou. Problematickou okolnosťou tohto riešenia bola, okrem dotyku diaľnice s obytnou zónou, aj potreba vybudovania súbežnej cesty (preložka cesty I/11), ktorej vedenie na pravom brehu rieky Kysuce bolo spojené s negatívnymi vplyvmi na územný rozvoj Kysuckého Nového Mesta a jeho obyvateľstvo.

Z uvedených dôvodov bolo postupne vypracovaných päť variantných riešení vedenia diaľnice D18 (D3) v úseku Kysuckého Nového Mesta, varianty A, B, C, D a modifikácia základného variantu I (Doplnenie technickej štúdie - Ing. Stanislav Tabaček, 1997).

Varianty A, B, C predstavovali koncepciu východného obchvatu Kysuckého Nového Mesta vedeného prevažne cez katastrálne územie Radole. Jediným možným riešením vedenia trasy týmto územím bolo vedenie dvomi tunelmi s preklenutím Vadičovskej doliny v priestore intravilánu Radole mostnými objektmi. Varianty sa líšili iba dĺžkou a smerovým vedením, a tým aj miestom a charakterom kontaktu s obcou Radoľa.

Variant D bol vedený prevažne katastrálnym územím Kysuckého Nového Mesta a predstavoval jeho západný obchvat s križovaním okrajovej časti sídelného útvaru (Súľkov) estakádou.

Okrem týchto nových variantov bola spracovaná aj modifikácia pôvodného variantu I, ktorej zásadnou zmenou bolo, že v kritickom úseku severného okraja Kysuckého Nového Mesta umožňoval ponechanie súbežnej komunikácie v súčasnej trase cesty I/11.

V čase spracovávaní Správy o hodnotení (1997) právny predchodca Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. Slovenská správa ciest, v tom čase navrhovateľ činnosti (ďalej len „právny predchodca navrhovateľa“), zahájil práce na vypracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR), ktoré pokračovali súbežne s vypracovaním Správy o hodnotení.

Postupne, ako sa problém vedenia diaľnice D18 (D3) prerokovával s predstaviteľmi Kysuckého Nového Mesta, zástupcami Okresného úradu v Kysuckom Novom Meste, zástupcami obecného zastupiteľstva a občanmi Radole za účasti projektanta DÚR a investora, boli z posudzovania vylúčené alternatívy A, B a neskôr i D. V dôsledku názorových rozdielov dotknutých obcí sa nedospelo k dohode o vedení diaľnice v predmetnom úseku.

V zmysle záverov rokovania zo dňa 27. 01. 1997 vznikla v súvislosti s dokončením Správy o hodnotení požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie v Správe o hodnotení označené ako variant I a variant C.

Najzásadnejšie zmeny vo vedení diaľnice a súběžnej cesty (preložka cesty I/11) boli navrhnuté vo variante I v priestore Kysuckého Nového Mesta. Pri konzultáciách a rokovaníach so zástupcami Okresného úradu, mesta Kysucké Nové Mesto a obce Radoľa bola navrhnutá zmena koncepcie napojenia celého sídelného útvaru na diaľnicu, ktorej dominantou bola vo vytvorení úplnej križovatky južne od Kysuckého Nového Mesta na pravom brehu rieky Kysuca (privádzač Kysucké Nové Mesto - juh). Nová koncepcia bola premietnutá do spracovania novej technickej štúdie, ktorá akceptovala nasledovné požiadavky dotknutých obcí (zápisy z pracovných rokovaní 18.09. a 25.09. 1997):

- maximálne odkloniť trasu diaľnice od Kysuckého Nového Mesta JV smerom,
- diaľničný privádzač posunúť južnejšie a vylúčiť prejazd tranzitnej dopravy cez Kysucké Nové Mesto do Vadičova a ostatných obcí okresu,
- ideovo navrhnuť vonkajší dopravný okruh Kysuckého Nového Mesta pozdĺž železničnej trate a diaľničný privádzač navrhnuť tak, aby bolo možné jeho napojenie na tento okruh,
- diaľnicu pozdĺž Kysuckého Nového Mesta viesť tak, aby medzi diaľnicou a riekou Kysuca vznikla ochranná zeleň a val s tým, že diaľnica bude vedená na teréne,
- dopravné napojenie riešiť diaľničnými privádzačmi juh a sever a existujúci most Kysucké Nové Mesto - Radoľa zachovať pre pešie prepojenie,
- modifikovať trasu diaľnice v priestore lesoparku,
- križovanie cesty III/2053 (pôvodne 01164) v priestore Poviny riešiť nadjazdom nad diaľnicou.

V prípade variantu C boli taktiež navrhnuté zmeny technického riešenia vyplývajúce z požiadaviek dotknutých obcí. Podobne, ako vo variante I prechodom diaľnice na pravú stranu Kysuce, boli vytvorené podmienky pre vytvorenie diaľničného privádzača na juhu Kysuckého Nového Mesta. Tým došlo k menšiemu odklonu pri západnom portáli tunela Dúbravy. Obdobne bol riešený aj posun severného portálu tunela Budatínska Lehota ako reakcia na požiadavku obce Povina.

Posunom diaľnice D18 (D3) na pravú stranu Kysuce v priestore Oškerdy sa zmenila aj koncepcia súběžnej cesty medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom. Táto predstavovala v pôvodnom riešení jeden z najväčších problémov. Umiestnenie diaľnice do trasy cesty I/11 vyvolávalo potrebu vybudovania súběžnej cesty medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom v celej jej dĺžke. Jej vedenie bolo pôvodne navrhnuté po pravej strane údolia Kysuce. Prechod zastavaným územím obcí Rudiny, Rudinky a Vrania, spolu s náročnosťou technického riešenia pri Vraní, boli výraznými negatívami tohto riešenia.

V modifikovanom riešení ostala súběžná cesta v úseku od Kysuckej brány po Povinu v polohe súčasnej cesty I/11. Od Kysuckej brány v smere na Žilinu bolo navrhnuté vybudovanie súběžnej cesty (náhrada za súčasnú cestu I/11) v trase pozdĺž železničnej trate cez Brodno s premostením Kysuce v priestore súčasného nadjazdu nad cestou I/11 pri motoreste Anita a s jej napojením na cestu III/2095 (pôvodne III/50757), ktorá by bola po križovatku s cestou II/507 smerovo, aj výškovo, upravená na cestu I. triedy. Po verejnom prerokovaní Správy o hodnotení a po vypracovaní odborného posudku, MŽP SR vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko (27. 07. 1998), v ktorom uvádza, že z hľadiska vplyvov na životné prostredie diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto sú variant I - zapustený pod terénom s dodržaním nutných súvisiacich opatrení a variant C porovnateľné.

Variant I (alternatíva úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600) je možný len za podmienok a opatrení vo vzťahu k ochrane prírody, dotknutému obyvateľstvu a obciam za súčasného dodržania odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Záverečnom stanovisku.

Všetky požiadavky uvedené pre variant I (zapustený pod terénom) v Záverečnom stanovisku boli následne zapracované v dokumentácii na územné rozhodnutie (DÚR).

Dokumentáciu pre územné rozhodnutie s upravenou trasou diaľnice v zmysle vyššie uvedeného vypracovala spoločnosť GEOCONSULT, spol. s r.o. Bratislava (1998) a táto bola po prerokovaní podaná na príslušný stavebný úrad so žiadosťou o vydanie územného rozhodnutia.

Rozhodnutie o umiestnení stavby Diaľnica D3 (D18) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto bolo vydané Okresným úradom životného prostredia pod č. 98/03789/OÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15. 12. 1998, a nadobudlo právoplatnosť 30. 06. 1999. Na základe žiadosti právneho predchodcu navrhovateľa bolo rozhodnutie predĺžené pod č. 2002/00671/OÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15. 03. 2002.

Na základe podmienok územného rozhodnutia sa pristúpilo k rozdeleniu stavby na dva úseky, a to I. úsek Hričovské Podhradie - Žilina (Strážov) a II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto, pričom II. úsek sa ďalej rozdelil na dve samostatné časti: I. časť Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) a II. časť Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. Zároveň došlo k zmene názvu stavby na diaľnicu D3 (predtým diaľnica D18) a následne boli uvedené úseky diaľnice premenované.

V roku 2000 spracoval GEOCONSULT, spol. s r.o. dokumentáciu pre stavebné povolenie (DSP) v úseku D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, avšak právny predchodca navrhovateľa v tom čase nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

Následne nastali zmeny v legislatíve, presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu, transformácia dotknutých organizácií, zmeny technických noriem a smerníc a vznikla Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej len „navrhovateľ“), ktorá prevzala predmetnú stavbu pod svoje kompetencie. Z týchto dôvodov navrhovateľ dal vypracovať aktualizáciu predmetnej dokumentácie (DSP 2006). Vzhľadom k tomu, že uvedené zmeny, ako i podmienky, vydaného územného rozhodnutia a požiadavky štátnych orgánov sa dotkli aj územného rozhodnutia, bolo potrebné vypracovať aj aktualizáciu dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR 2006). Po prerokovaní dokumentácie bola táto podaná na príslušný stavebný úrad so žiadosťou o vydanie nového územného rozhodnutia.

Počas územného konania pripomienky k DÚR (2006) zo strany Kysuckého Nového Mesta a dotknutých obcí vyvolali ďalšie zmeny (požiadavka na prepojenie privádzača Kysucké Nové Mesto s cestou III/2095 (pôvodne III/50757), pričom bolo potrebné dokumentáciu doplniť (doplnenie DÚR 2009).

Na základe aktualizovanej DÚR (2006) a jej doplnenia (2009) bolo mestom Žilina, ako príslušným stavebným úradom, vydané Rozhodnutie o umiestení stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ pod č. 2008/C-7489/HI, zo dňa 05. 02. 2010 a nadobudlo právoplatnosť 11. 10. 2010. Územné rozhodnutie bolo následne napadnuté na súde a opätovne nadobudlo právoplatnosť dňa 12. 02. 2014.

Po vydaní územného rozhodnutia bola v roku 2011 spoločnosťou GEOCONSULT spol. s r.o. vypracovaná aktualizovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP), navrhovateľ však nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

Zmeny technického riešenia hlavného objektu (diaľnica) oproti pôvodnému návrhu vyplynuli z procesu posudzovania, optimalizácie environmentálno-technického vedenia trasy a ďalších požiadaviek, ktoré boli akceptované v priebehu následnej projektovej prípravy a spočívajú hlavne v úprave smerového a výškového vedenia diaľnice:

- úprava trasy diaľnice v km cca 13,500 - 14,500 v Kysuckej bráne z územných a priestorových dôvodov (tok Kysuce, železničná trať, riešenie preložky cesty I/11 v súbehu s D3, minimalizácia zásahu do PP Kysucká brána),
- posun trasy diaľnice v km cca 14,500 - 15,500 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50 – 100 m),
- posun trasy diaľnice v km cca 16,000 - 17,500 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50 – 150 m),
- zapustenie diaľnice v km 17,500 - 19,000 pod terén - požiadavka zo záverečného stanoviska MŽP SR (tunel Kysuca),
- predĺženie úseku D3 do úseku nadväzujúcej stavby D3 z dôvodu potreby riešenia dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11.

Napojenie dotknutého územia na diaľnicu je riešené prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek Žilina - Brodno a Kysucké Nové Mesto - juh. Pôvodne navrhovaná križovatka Kysucké Nové Mesto - sever na základe pripomienok z technického riešenia vypadla. Súčasťou technického riešenia zmeny bola úprava preložky cesty I/11, prepojenie ciest I/11 a mimoúrovňovej križovatky v Kysuckom Novom Meste a hĺbený tunel Kysuca.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vypracovaného spoločnosťou GEOCONSULT, spol. s r.o. (01/2013), ktoré bolo v roku 2013 doručené na MŽP SR v súlade s § 18 ods. 7 zákona. MŽP SR listom č. 4559/2013-3.4/ml zo dňa 25. 03. 2013 vydalo na túto stavbu vyjadrenie, v ktorom konštatuje, že: „U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4 zákona.“

V roku 2014 bolo na MŽP SR doručené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na úsek Diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) - dočasné napojenie podľa § 18 ods. 7 zákona. MŽP SR listom č. 8726/2014-3.4/ml zo dňa 31. 12. 2014, vydalo na túto stavbu vyjadrenie, v ktorom konštatuje, že: „U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) - dočasné napojenie“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4 zákona.

V priebehu stavebného konania na objekty dočasného napojenia, špeciálny stavebný úrad na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky určil, že predmetné objekty spadajú pod úsek D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto podľa príslušného územného rozhodnutia, nie pod úsek D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno).

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR listom č. 12613/2015/SCDPK/48047, zo dňa 07. 08. 2015 (právoplatnosť 21. 09. 2015) vydalo Rozhodnutie, ktorým povolilo na stavbu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto stavebné objekty v súvislosti s dočasným napojením úseku diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) na cestu I/11.

V roku 2016 bolo na MŽP SR doručené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na úsek Diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie) (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 10/2016) podľa § 18 ods. 7 zákona. V oznámení boli riešené stavebné objekty, ktoré zabezpečili napojenie novovybudovaného diaľničného úseku Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) na existujúcu cestu I/11, a zároveň umožnili odbočenie cieľovej dopravy do Žiliny. MŽP SR vydalo na stavbu Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 8296/2016-1.7/rs zo dňa 13. 12. 2016, v ktorom sa konštatuje, že: Navrhovaná činnosť uvedená v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“ sa nebude posudzovať podľa zákona.

Dočasné napojenie diaľnice D3 na cestu I/11 bolo uvedené do prevádzky v roku 2017 pre potreby sprevádzkovania tunela Považský Chlmec (úseku D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno)).

Na základe požiadavky navrhovateľa bola v roku 2016 vypracovaná technická štúdia (CEMOS, s r.o.), ktorej predmetom bolo preveriť pri súčasných globálnych klimatických zmenách možnosť prehodnotenia realizácie diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto so zmenou nivelety z tunelového riešenia na estakádu bez zmeny smerového vedenia trasy a pri rešpektovaní niektorých existujúcich objektov, ktoré sa nachádzajú v trase budúcej diaľnice D3 (čerpacia stanica pohonných hmôt Radoľa a objekty Správy ciest Žilinského samosprávneho kraja). Táto technická štúdia sa stala podkladom pre vypracovanie Zámeru pre zisťovacie konanie (ENVICONSLT spol. s r.o., Žilina, 06/2016).

Pôvodné riešenie s tunelom sa nahradilo diaľničnou estakádou. Pôvodný objekt 233 sa predĺžil o dva dilatačné celky. Ľavý most sa predĺžil o 519,6 m a pravý most sa predĺžil o 557,5 m po staničenie km 17,981 730 D3. V tomto staničení sa spájajú objekty 233 a 237. Nové výškové vedenie sa napája na pôvodné vedenie v prvom dilatačnom celku v km 17,078 D3. Oproti pôvodnému riešeniu sa zjednotili priečne rezy nosnej konštrukcie objektov 233 a 237. Spôsob výstavby a poloha podpier prvého dilatačného celku sa nezmenili (letmá betonáž). Zostávajúce dva celky by sa budovali na podpernej skruži. Zo stanovísk doručených k zámeru MŽP SR vyplynul Rozsah hodnotenia pre vypracovanie správy o hodnotení vplyvov č. 6533/2016-1.7/rs zo dňa 24. 08. 2016. Správu o hodnotení vplyvov vypracovala spoločnosť EPIS s. r.o. v máji 2017. Záverečné stanovisko z posudzovania vplyvov vydalo MŽP SR pod č. 1823/2018-1.7/dj dňa 13. 04. 2018. MŽP SR na základe výsledkov procesu posudzovania súhlasilo s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v bode VI. 3 záverečného stanoviska. Neurčitosti je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitých predpisov. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti

uvedený v správe o hodnotení ako variant 1 povrchový (subvariant 1A = so zachovaním čerpacej stanice pohonných hmôt pod mostom). Podmienky Záverečného stanoviska z posudzovania vplyvov boli premietnuté do projektovej dokumentácie Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, Zmena DÚR km 16,880 - 19,280, ktorú v roku 2020 vypracovala spoločnosť DOPRAVOPROJEKT, a.s.

V priebehu roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č. 26265/2017/SCDPK/67442, zo dňa 27. 09. 2017 vydalo usmernenie, v ktorom žiada Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. pokračovať v príprave diaľničného privádzača do priemyselnej zóny mesta, vrátane nevyhnutných preložiek inžinierskych sietí a súvisiacich stavebných objektov tak, aby bola táto stavba vedená ako samostatná investičná akcia. Dôvodom bola potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta, ako aj pre zlepšenie bezpečnosti obyvateľov mesta. Na základe aktualizácie DSP (GEOCONSULT, spol. s r.o., 02/2020) stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ bola vypracovaná dokumentácia Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona (GEOCONSULT, spol. s r.o., 02/2020). MŽP SR vo svojom Rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní č. 6998/2020-1.7/rc-R, zo dňa 09. 06. 2020 konštatuje, že, cit: „Zmena navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ sa nebude posudzovať podľa zákona“. Zároveň MŽP SR určilo podmienky na eliminovanie alebo zmiernenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie. Proti rozhodnutiu vydanému v zisťovacom konaní č. 6998/2020-1.7/rc-R zo dňa 09. 06. 2020 „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ bol podaný rozklad a vec bola postúpená na Osobitnú komisiu ministra životného prostredia Slovenskej republiky pre konanie vo veciach rozkladov. Rozklad podalo OZ Združenie domových samospráv Bratislava a pán Miroslav Chylák z Kysuckého Nového Mesta. Minister životného prostredia na návrh Osobitnej komisie ministra životného prostredia Slovenskej republiky pre konanie vo veciach rozkladov vo veciach posudzovania vplyvov na životné prostredie rozklad zamietol Rozhodnutím č. sp. 10586/2020-1.1, číslo 44658/2020, zo dňa 20. 11. 2020. V súčasnosti je stavba „D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ v realizácii. Ukončenie výstavby privádzača sa predpokladá v roku 2024.

Z predchádzajúceho textu je zrejmé, že v priebehu rokov došlo v projektovej príprave na stavebnom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto k mnohým zmenám a úpravám, ktoré reflektovali podmienky procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, požiadavky samospráv dotknutých obcí a Kysuckého Nového Mesta, zmeny v legislatíve, aj zmeny technických noriem a smerníc, a tiež realizáciu súvisiacich úsekov stavby. Viedlo to však k určitej disproporcii na úrovni rozpracovanosti jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie a ovplyvneniu následného získania povolení v rámci územného a stavebného konania.

V priebehu rokov 2020 a 2021 navrhovateľ obstaral vyhotovenie potrebných prieskumov a štúdií - Migračnej štúdie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020), Inventarizácie biotopov európskeho a národného významu a podkladov pre spracovanie primeraného hodnotenia.

Od roku 2020 (10/2020) sa spracúvajú časti dokumentácie na stavebné povolenie stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava), v ktorej sú do technického riešenia zapracované výsledky a odporúčania vyššie uvedených prieskumov a štúdií.

Chronológia procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“

V roku 2021 bolo na MŽP SR navrhovateľom predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na celý úsek stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 02/2021, 120 s., vypracovala RNDr. Dorota Martinková), ktoré obsahovalo zhrnutie doteraz vypracovanej projektovej dokumentácie stavby a popísaný stav, ku ktorému viedli zmeny vykonané v priebehu predchádzajúceho obdobia. Predmetné správne konanie (zisťovacie konanie) začalo dňa 23. 02. 2021. Následne bolo príslušným orgánom predmetné oznámenie o zmene navrhovanej činnosti zaslané na vyjadrenie a to povoľujúcemu a rezortnému orgánu a dotknutým orgánom a dotknutým obciam a zverejnené na [https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-](https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove)

mesto- (dňa 26. 02. 2021) spolu s informáciou pre verejnosť podľa § 24 ods. 1 zákona k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti. K predmetnému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti sa vyjadrili:

- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, list č. 18606/2021/ÚVHR/34583 zo dňa 19. 03. 2021,
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry, list č. 18626/2021/SCDPK/29660 zo dňa 15. 03. 2021,
- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, list č. 7479/2021-6.3 zo dňa 25. 03. 2021,
- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy, list č. 6083/2021-5.3 14451/2021 zo dňa 18. 03. 2021,
- Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, list č. S11975-2021-IKŽ-2 zo dňa 09. 03. 2021,
- Žilinský samosprávny kraj, Oddelenie regionálneho rozvoja, list č. 04651/2021/ORR-2 zo dňa 11. 03. 2021,
- Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline, list č. KRHZ-ZA2021/000033-005 zo dňa 10. 03. 2021,
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline, listom č. A/2021/00556-HŽPZ zo dňa 16. 03. 2021,
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OUZA-OCDPK-2021/015689/2/BIL zo dňa 15. 02. 2021,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000485-002 zo dňa 12. 03. 2021,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000482-005 zo dňa 08. 04. 2021,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000489-002 zo dňa 22. 03. 2021,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000504-002 zo dňa 19. 03. 2021,
- Mesto Kysucké Nové Mesto, list č. MsÚ-373/2021/03-Ku-01 zo dňa 22. 03. 2021,
- Obec Rudinka, list č. 69/2021 zo dňa 23. 03. 2021.

Na predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti MŽP SR vydalo podľa zákona Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 7120/2021-6.6/ac-R zo dňa 17. 05. 2021 (právoplatnosť nadobudlo 25. 06. 2021 – zverejnenie dňa 02. 07. 2021 na <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto>), v ktorom rozhodlo, že stavba sa bude posudzovať v zmysle zákona. Uvedené rozhodnutie bolo zverejnené na <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto> dňa 25. 05. 2021.

Rozsah hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti bol vydaný dňa 19. 08. 2021 pod č. 7120/2021-6.6./ac-RH, ktorý určil navrhovateľovi zabezpečiť vypracovanie správy o hodnotení vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie (zverejnenie dňa 24. 08. 2021 na <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto>).

Prerokovanie rozsahu hodnotenia v zmysle § 30 ods. 1 zákona sa vykonalo v súlade s § 65g ods. 1 zákona v listinnej podobe a elektronickej podobe (v súlade so zákonom č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente)).

Na základe odborného posúdenia predložených dokumentov, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov verejnej správy, dotknutých obcí a dotknutej verejnosti, MŽP SR určilo nasledujúci rozsah hodnotenia, ktorého návrh bol prerokovaný:

VARIANTY RIEŠENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti sa určilo dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná zmena činnosti neuskutočnila), a variantu, ktorý je uvedený v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti.

ROZSAH HODNOTENIA URČENÝCH VARIANTOV

2.1. Všeobecné podmienky

2.1.1 Navrhovateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“). Vzhľadom na povahu a rozsah zmeny navrhovanej činnosti a jej lokalizáciu je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 11 zákona, primerane charakteru zmeny navrhovanej činnosti;

2.1.2 Na vypracovanie správy o hodnotení sa vyžaduje vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa v študijnom odbore zodpovedajúcom odboru činnosti alebo oblasti činnosti uvedenej vo vyhláške č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie;

2.1.3 Pre hodnotenie zmeny navrhovanej činnosti sa nestanovuje harmonogram ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah hodnotenia. Platnosť rozsahu hodnotenia je tri roky od jeho určenia;

2.1.4 Posúdenie vplyvov vykonať komplexne, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov;

2.1.5 Navrhovateľ doručí na MŽP SR 8 kompletných listinných vyhotovení správy o hodnotení, 1 samostatné listinné vyhotovenie Všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia (uvedené v prílohe č. 11 časti C bode X. zákona), 1 kompletnú správu o hodnotení na elektronickom nosiči dát a 1 samostatné vyhotovenie Všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia na elektronickom nosiči dát.

2.2 Špecifické požiadavky

Z predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu doručených na MŽP SR vyplynula požiadavka v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať nasledujúce požiadavky súvisiace so zmenou navrhovanej činnosti:

2.2.1 Vypracovať migračnú štúdiu, v ktorej bude vyhodnotený vplyv na migráciu živočíchov v rámci dotknutých území, a to na základe terénneho prieskumu vrátane zimného obdobia, na základe podkladov Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“), informácií napr. od miestnych poľovníckych združení, ornitológov a pod. Identifikovať migračné trasy živočíchov pravdepodobne dotknutých zmenou navrhovanej činnosti. Na základe výsledkov migračnej štúdie navrhnúť technické riešenie stavby a zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia na zabezpečenie migrácie živočíchov (ekodukt, mosty, priepusty, oplotenie, vegetačné úpravy, navádzacie zábrany pre obojživelníky, zábrany proti preletu vtáctva a pod.). Parametre migračných objektov konzultovať a navrhnúť v spolupráci so ŠOP SR;

2.2.2 Riešenie kritických úsekov stavby, ktoré zasahujú do chránených území a ďalších záujmov ochrany prírody, konzultovať so ŠOP SR;

2.2.3 Vypracovať Primerané posúdenie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v zmysle Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia Natura 2000 v Slovenskej republike (2014, 2016). Hodnotenie vykonať na základe aktuálneho prieskumu a v spolupráci s biológmi príslušného zamerania. V rámci príloh k primeranému posúdeniu doplniť prehľadnú mapu so zobrazením projektu a hodnotených záujmov ochrany prírody a podrobnejšie mapy so zobrazením problematických úsekov zasahujúcich do chránených biotopov, biotopov druhov, ako aj migračných koridorov živočíchov;

2.2.4 Na základe aktuálnych údajov vypracovať inventarizáciu dotknutých biotopov a druhov národného a európskeho významu, vyhodnotiť vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na identifikované biotopy a druhy, a v prípade zistenia ich ohrozenia vypracovať konkrétne opatrenia;

2.2.5 Spracovať návrh opatrení v prípade zistení straty alebo ohrozenia biodiverzity z titulu nevyhnutného zásahu do nechránených ekosystémov a biotopov ako aj do druhov národného a medzinárodného významu, doložiť nevyhnutnú inventarizáciu dotknutých ekosystémov a biotopov národného a európskeho významu;

2.2.6 Navrhnuť konkrétne zmierňujúce opatrenia zmeny navrhovanej činnosti, predovšetkým v súvislosti s identifikovanými vplyvmi (ku každému vplyvu navrhnuť príslušné zmierňujúce opatrenie vrátane jeho charakteristiky, rozsahu a časového horizontu realizácie) v etape výstavby aj v etape prevádzky osobitne;

2.2.7 V návrhu monitorovania a poprojektovej analýzy (bod VI prílohy č. 11 zákona) uviesť konkrétne požiadavky na monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia: prvky na monitorovanie, obdobie monitorovania (pred, počas a po realizácii navrhovanej činnosti, pričom pre faktor hluk je nutné riešiť všetky referenčné časové intervaly (deň, večer, noc)), trvanie monitorovania a návrh spôsobu odovzdávania výstupov, na základe údajov dostupných v čase vypracovania správy o hodnotení;

2.2.8 Zabezpečiť a vyhodnotiť aplikáciu strategického dokumentu Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“ schválený uznesením vlády Slovenskej republiky č. 148/2014 a osobitnou štúdiou, ktorá bude súčasťou správy o hodnotení, zhodnotiť vplyv projektu na zmenu klímy a jej dopady a projekt riešiť v súlade s politikou adaptácie krajiny, miest a obcí a navrhnuť konkrétne opatrenia pre adaptáciu krajiny na zmenu klímy v trase zmeny navrhovanej činnosti, spresniť technické riešenie zmeny navrhovanej činnosti (mosty, odvodnenie, vegetačné úpravy, zabezpečenie skládok materiálu voči privalovým dažďom, zábrany voči vetru a pod.) v zmysle dokumentu Metodická príručka posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore, ktorý vypracoval Výskumný ústav dopravný v roku 2018;

2.2.9 Zhodnotiť stret záujmov s osobitne chránenými objektmi v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.);

2.2.10 Definovať najbližšiu existujúci obytnú, resp. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí zmeny navrhovanej činnosti vo vzťahu k predpokladaným vplyvov a prípade potreby navrhnuť zmenu trasy v novom subvariante, resp. navrhnuť zmierňujúce opatrenia;

2.2.11 Posúdiť riziko kontaminácie pôdy a následne aj podzemnej vody pri havarijných situáciách podľa § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“);

2.2.12 Doložiť opatrenia, ktoré splnia environmentálne ciele v zmysle vodného zákona Jedným z environmentálnych cieľov pre útvár povrchovej vody (§ 2 písm. e vodného zákona) je vykonanie opatrenia na zabránenie zhoršeniu stavu útvarov povrchovej vody;

2.2.13 Zhodnotiť riziká znečistenia podzemných vôd, zhoršenie ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívaných vodných zdrojov počas výstavby a realizácie zmeny navrhovanej činnosti s ohľadom na možnosť zásahu do hydrogeologického režimu podzemných vôd pri výstavbe, ako aj počas prevádzky navrhovanej činnosti;

2.2.14 Preskúmať hydrologické a hydrogeologické pomery, zhodnotiť vplyvy a riziká s ohľadom na ochranné pásma vodárenských zdrojov, pásma prírodných minerálnych zdrojov a prírodných liečivých zdrojov;

2.2.15 Analyzovať a vyhodnotiť riziko privalového dažďa, navrhnuť spôsob riešenia dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb pre zmenu navrhovanej činnosti;

2.2.16 Zohľadniť a rešpektovať schválený záväzný dokument „Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkových povodiach SR“, v rámci ktorého sú navrhnuté opatrenia na ochranu pred povodňami v dotknutých geografických oblastiach;

2.2.17 Spracovať preventívne opatrenia v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov;

2.2.18 Vypracovať a vyhodnotiť Primárne posúdenie zmeny navrhovanej činnosti podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky. Vyhodnotiť vplyv zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska možného ovplyvnenia kvantitatívno-kvalitatívnych parametrov na útvary povrchových a podzemných vôd a možný vplyv prevádzky zmeny navrhovanej činnosti na ich kvalitu;

2.2.19 Vypracovať a vyhodnotiť aktuálnu hlukovú a vibračnú štúdiu, dokladujúcu vplyv mobilných zdrojov hluku (doprava) a stacionárnych zdrojov hluku na chránené územie existujúcej zástavby, ako aj plánovanej v súlade s požiadavkami zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií. Štúdiá musí byť vypracovaná odborne spôsobilou osobou s oprávnením na vypracovanie hlukových štúdií. Na základe výsledkov hlukovej štúdie je nutné navrhnuť protihlukové opatrenia s preukázaním ich predpokladanej účinnosti, v etape výstavby aj v etape prevádzky;

2.2.20 Špecifikovať protihlukové opatrenia (stavebno-technické riešenie, presné umiestnenie a výška protihlukových stien, tvar a spôsob tlmenia hluku, súvis s ich možným vplyvom na kolízie vtákov) a overiť účinnosť navrhnutých protihlukových stien, a to najmä v súvislosti s ďalším zdrojom hluku v dotknutom území (napr. vlaková doprava);

2.2.21 Vypracovať a vyhodnotiť aktuálnu emisnú štúdiu vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na kvalitu ovzdušia v etape výstavby aj v etape prevádzky, vrátane prachových častíc;

2.2.22 Definovať dopravné stavby, ktoré sú podmieňujúce pre funkciu navrhovanej činnosti – prestavba komunikácií, či ich skapacitnenie, navrhované mimoúrovňové križovatky so železnicami a cestami vo vlastníctve Slovenskej republiky, Vyšších územných celkov a obcí, lesné a poľné cesty, cyklochodníky a chodníky pre peších;

2.2.23 Podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie na existujúce cesty (s identifikáciou a kategorizáciou príslušných komunikácií), ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom so zmenou navrhovanej činnosti v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami s prehľadnou mapovou prílohou;

2.2.24 Vyhodnotiť, či umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti nebude zasahovať do pozemkov, na ktorých sú evidované environmentálne záťaže, popísať a vyhodnotiť vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti v samostatnej kapitole a spracovať ju podľa aktuálneho Informačného systému environmentálnych záťaží Slovenskej republiky. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnej záťaže s vysokou prioritou riešenia je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia;

2.2.25 Navrhnuť a rozpracovať riešenia výstavby mostov, spracovať riešenie prechodu ponad vodné toky, hlbokých zásekov a zárezov do svahov alebo morfológických vyvýšení;

2.2.26 Zadefinovať a rešpektovať významné prvky technickej a dopravnej infraštruktúry vrátane ich ochranných a bezpečnostných pásem, ktoré budú križované alebo dotknuté zmenou navrhovanej činnosti, ako aj riešenie prekládok týchto prvkov infraštruktúry a ich umiestnenie;

2.2.27 Opísať a znázorniť zabezpečenie prístupnosti vlastníkov na pozemky, ktoré budú pravdepodobne ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti a ich prístupnosť môže byť ovplyvnená;

2.2.28 Vyhodnotiť potrebu stavebných materiálov (najmä stavebného kameňa) ako aj výzkisov stavebného kameňa zo zásahov do geologického prostredia s určením lokality (zdroja);

2.2.29 Popísať a vyhodnotiť spôsob využitia, umiestnenie dočasných depónií výkopovej zeminy, stavebného materiálu a stavebných dvorov, predpokladané komunikácie, po ktorých bude zabezpečený ich prevoz a zdroj stavebného materiálu;

2.2.30 Navrhnuť zhromaždiská nebezpečného odpadu, ktorý bude vznikať jednak pri výstavbe a následne pri jej prevádzke;

2.2.31 Navrhnuť zhromaždiská znečistených zemín a popísať spôsob nakladania so znečistenými zeminami, ktoré môžu vznikať najmä v prípade havarijných únikov prevádzkových náplní mechanizmov do podložia;

2.2.32 Zhodnotiť kumulatívne vplyvy s ďalšími projektmi (existujúcimi aj plánovanými);

2.2.33 Písomne vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (v danom prípade zdôvodniť, prečo nie) všetkých pripomienok k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia, v samostatnej kapitole zhodnotiť splnenie jednotlivých bodov tohto rozsahu hodnotenia.

Podľa § 30 ods. 6 zákona a v súlade s bodom 2.1.3. tohto rozsahu hodnotenia je platnosť rozsahu hodnotenia 3 roky od jeho určenia. Podľa § 30 ods. 8 zákona mala verejnosť, dotknutá obec, dotknutý samosprávny kraj, dotknutý orgán a ďalšie osoby možnosť predložiť pripomienky k rozsahu hodnotenia navrhovanej zmeny činnosti do desiatich pracovných dní od jeho zverejnenia podľa § 30 ods. 7 zákona príslušnému orgánu, ktorý ich po vyhodnotení mal doručiť navrhovateľovi.

V januári 2023 bola dokončená Štúdia realizovateľnosti pre stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s r.o., 01/2023). Predmetom štúdie realizovateľnosti bola diaľnica D3 I. etapa - úsek D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. Trasa diaľnice bola riešená invariantne vzhľadom na už stanovený stabilizovaný variant. Zo záverečného hodnotenia štúdie realizovateľnosti vyplýva, že z hľadiska ekonomického a socioekonomických prínosov projekt nespĺňa kritériá rentability, ale napriek tomu je možné ho označiť ako dôležitú stavbu na zabezpečenie bezpečného a kapacitného prejazdu danou lokalitou. Realizáciou stavby možno očakávať zníženie cestovného času, zlepšenie dostupnosti regiónu a zníženie negatívneho dopadu na životné prostredie a zastavané oblasti (hluk).

Súbor stavieb navrhovanej diaľnice D3 sa v závere štúdie realizovateľnosti odporúča z nasledujúcich dôvodov:

- dopravnej a spoločenskej potreby - vzhľadom na rastúce intenzity dopravy z dôvodu navýšenia kapacity cestnej a diaľničnej siete a odľahčenie obcí od tranzitnej dopravy;
- územnej a environmentálnej priechodnosti, kde pre celú stavbu už bola spracovaná dokumentácia zohľadňujúca vplyv stavby na životné prostredie (EIA) a bolo na ňu vydané súhlasné stanovisko, predkladaná správa o hodnotení je jej aktualizáciou;
- projekt je v zmysle záverov štúdie realizovateľnosti z technického hľadiska realizovateľný.

Navrhovateľ doručil dňa 07. 02. 2024 podľa § 31 zákona správu o hodnotení príslušnému orgánu, ktorý ju listami č. 18386/2024 8966/2024-6.6/pc 18438/2024-int. zo dňa 12. 03. 2024 zaslal na zaujatie stanoviska povoľujúcemu a rezortnému orgánu a dotknutým orgánom a dotknutým obciam a zverejnil na <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto-> (dňa 01. 03. 2024). Správu o hodnotení spracovala spoločnosť DOPRAVOPROJEKT a.s. (12/2023, 317 s. textu), pričom na jej spracovaní sa podieľali RNDr. Dorota Martinková, Ing. Monika Chovanová, Ing. Jakub Jurina, Ing. Peter Božík, Ing. Alexander Krokker PhD., Mgr. Milan Barlog, RNDr. Peter Bačkor, PhD., RNDr. Mária Zuskinová, Ing. Juraj Hamza, RNDr. Branko Brodniansky, RNDr. Mária Némethyová, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová a Mgr. Daniela Sklenárová. Súčasťou správy o hodnotení sú mapy súčasného stavu (raster M 1:50 000 a ortofotomapa M 1:10 000), mapy vplyvov a opatrení (raster M 1:50 000 a ortofotomapa M 1:10 000) a fotodokumentácia a vizualizácia. Pre potreby správy o hodnotení boli taktiež spracované súvisiace štúdie a prieskumy, ktoré sú jej súčasťou a ide o Hodnotenie zdravotných

rizík a hodnotenie vplyvu na verejné zdravie, Vibračná štúdia, Hluková štúdia, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Primerané posúdenie vplyvu plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000, Exhalačná štúdia, Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy a Migračná štúdia. Správa o hodnotení obsahuje základnú charakteristiku navrhovanej zmeny činnosti, charakteristiku súčasného stavu životného prostredia územia, na ktorom sa má navrhovaná zmena činnosti realizovať, ako aj územia, ktoré budú navrhovanou zmenou činnosti ovplyvnené, hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a zdravie ľudí, porovnanie vhodných variantov navrhovanej zmeny činnosti a zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu, návrhy opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a zdravie ľudí, všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie informácií, vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru a náležitosti uvedené v prílohe č. 11 zákona. V rámci správy o hodnotení bolo vykonané hodnotenie navrhovanej zmeny činnosti podľa rozsahu hodnotenia navrhovanej zmeny činnosti určenom podľa § 30 zákona. Podmienka, že na vypracovanie správy o hodnotení sa vyžaduje vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa v študijnom odbore zodpovedajúcom odboru činnosti alebo oblasti činnosti uvedenej vo všeobecne záväznom právnom predpise vydanom podľa § 62 ods. 8 zákona bola splnená.

K predmetnej správe o hodnotení sa vyjadrili:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry, stanoviskom č. 12566/2024/SCDPK/30478 zo dňa 04. 04. 2024,
- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, záväzným stanoviskom č. 12552/2024/ÚVHR/29118 zo dňa 27. 03. 2024,
- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy, stanoviskom č. 26350/2024 zo dňa 10. 04. 2024,
- Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, stanoviskom č. S17197-2024-IKŽ-2 zo dňa 21. 03. 2024,
- Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici stanoviskom č. OBUBB_1243-1532/2024 zo dňa 11. 04. 2024,
- Žilinský samosprávny kraj stanoviskom č. 03766/2024/ORR-2 zo dňa 02. 04. 2024,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny vyjadrením č. OU-KM-OSZP-2024/000707-002 zo dňa 22. 04. 2024,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy odpadového hospodárstva stanoviskom č. OU-KM-OSZP-2024/000676-002 zo dňa 17. 04. 2024,
- Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy odpoveďou č. OU-KM-OSZP-2024/000725-002 zo dňa 17. 04. 2024,
- Mesto Kysucké Nové Mesto stanoviskom č. 544/2024/03-Ku-01 zo dňa 16. 04. 2024,
- Obec Rudinka, stanoviskom č. OcÚ 138/2024 zo dňa 15. 05. 2024 (stanovisko bolo doručené po zákonom stanovenej lehote).

Dotknuté obce (Kysucké Nové Mesto, Žilina, Kysucký Lieskovec, Povina, Radofa, Rudinka) v spolupráci s navrhovateľom, v súlade s § 34 ods. 2, 3 a 5 zákona zvolali spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 15. 04. 2024 (pondelok) o 16:00 hod. vo veľkej zasedačke na 1. poschodí, č. dv. 13, na Mestskom úrade Kysucké Nové Mesto. Mesto Kysucké Nové Mesto listom č. MsÚ-2620/2024/03-Ku zo dňa 24. 04. 2024 zaslalo podpísaný záznam zo spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení spolu s prezenčnou listinou (spoločného verejného prerokovania sa zúčastnilo 17 osôb a to včítane zástupcov navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení, dotknutých obcí a samosprávneho kraja).

Príslušný orgán požiadal navrhovateľa o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení listom č. 8966/2024-6.6, 32031/2024 zo dňa 06. 05. 2024, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska, ktoré navrhovateľ zaslal listom č. 6261/80201/2024 zo dňa 15. 05. 2024 príslušnému orgánu spolu so Záznamom č. 31 z pracovného rokovania, zo dňa 03. 06. 2022 o 13:00 v budove Ministerstva životného prostredia SR k stavbe Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Dokumentácia na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby.

Listom č. 8966/2024-6.6 35983/2024 zo dňa 22. 05. 2024 určil príslušný orgán spracovateľa odborného posudku navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona. Odborný posudok je spracovaný podľa § 36 ods. 7 zákona v súlade s „Metodickou príručkou pre spracovateľa odborného posudku“ a v zákonom stanovenej lehote.

II. Základné informácie

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava
IČO: 35 919 001
Sídlo: Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Názov navrhovanej zmeny činnosti.

Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto

Účel navrhovanej činnosti a jej zmeny.

Účelom realizácie navrhovanej diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto je vybudovanie kapacitnej, rýchlejšej, bezpečnej a plynulejšej cesty s vysokým technickým a prevádzkovým komfortom pre zabezpečenie súčasných a výhľadových dopravných nárokov, prijateľnej z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov a celého regiónu.

Užívatelia.

Dopravná verejnosť.

Umiestnenie navrhovanej zmeny činnosti.

Stavba je umiestnená na území Žilinského kraja a to v okresoch Žilina (mesto Žilina, katastrálne územie: Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno) a Kysucké Nové Mesto (mesto Kysucké Nové Mesto, katastrálne územie: Budatínska Lehota, Oškerda, Kysucké Nové Mesto a obce Povina, Rudinka, Radoľa a Kysucký Lieskovec).

Zoznam dotknutých parciel v trvalom, dočasnom a ročnom zábere podľa jednotlivých katastrálnych území:

Katastrálne územie Brodno:

Trvalý záber:

KN-E: 1003/101; 1003/102; 1003/202; 1003/301; 1003/302; 1003/401; 1003/501; 1003/601; 1003/701; 1006/101; 1006/2; 1006/201; 1010/2; 1011; 1013; 1014/8; 1018; 1-3106/2; 1-3169/1; 1-3234/3; 1-3352/3; 1-3353/2; 1-3366/102; 1-3366/202; 1-3368/2; 363/3; 366/6; 366/7; 366/8; 367/4; 367/5; 367/6; 368/1; 368/5; 372/6; 373/3; 377/3; 377/4; 378/1; 378/2; 378/3; 379/1; 379/2; 453/1; 454/2; 454/201; 454/3; 455/1; 464/6; 465/1; 466/1; 466/208; 466/4; 466/5; 467/201; 467/5; 468/1; 468/2; 469/2; 469/3; 470/1; 470/203; 471/201; 471/202; 472/1; 474/1; 475/2; 476/202; 476/204; 477/202; 478/201; 478/202; 479/204; 479/3; 480/2; 481/201; 482/203; 483/2; 484/1; 485/2; 486/2; 486/6; 487/1; 488/2; 489/1; 490/4; 491/201; 492/10; 492/11; 492/2; 492/201; 492/204; 492/206;

492/207; 492/3; 492/5; 492/8; 492/9; 493/1; 493/2; 493/3; 493/4; 494; 495/1; 496/2; 496/3; 520/105; 520/205; 520/3; 520/4; 521/101; 521/102; 521/103; 521/104; 521/204; 521/205; 521/303; 521/304; 521/305; 521/405; 522/2; 523/101; 524; 527/10; 527/111; 527/203; 527/205; 527/211; 527/6; 530/202; 531/201; 532/2; 532/205; 532/208; 535/202; 535/205; 536/202; 537/303; 538/202; 539/202; 540/202; 540/205; 541/202; 541/205; 542/3; 543/2; 543/5; 544/2; 544/5; 545/2; 545/5; 545/8; 546/11; 546/2; 546/5; 546/8; 547/3; 547/8; 548/2; 549/2; 550/2; 551/4; 552/3; 553/2; 554/2; 555/2; 555/5; 555/7; 556/2; 556/5; 558/2; 558/5; 559/2; 559/5; 559/6; 560/2; 560/5; 561/2; 562/10; 562/11; 562/2; 562/5; 562/8; 562/9; 563/1; 563/2; 563/5; 563/6; 564/1; 564/2; 564/5; 564/6; 565/2; 565/3; 565/4; 565/5; 566/2; 566/3; 566/4; 566/5; 566/8; 566/9; 567/1; 567/2; 567/5; 567/6; 568/1; 568/2; 568/5; 568/6; 569/2; 569/201; 569/3; 570/1; 570/2; 570/4; 570/5; 570/6; 571/1; 571/2; 571/3; 571/4; 572/1; 572/2; 572/3; 572/4; 573/1; 573/2; 573/3; 573/4; 574/1; 574/2; 574/3; 574/4; 575/1; 575/2; 575/3; 575/4; 576/1; 576/2; 576/3; 576/4; 576/5; 576/6; 577/1; 577/10; 577/2; 577/3; 577/4; 577/5; 577/6; 577/7; 577/8; 577/9; 578/1; 578/2; 578/3; 578/4; 578/5; 578/6; 579/1; 579/2; 579/3; 579/4; 579/5; 579/6; 580/1; 580/2; 580/3; 580/4; 580/5; 580/6; 581/1; 581/10; 581/2; 581/3; 581/4; 581/5; 581/6; 581/7; 581/8; 581/9; 582/1; 582/2; 582/3; 582/4; 582/5; 582/6; 582/7; 583; 584/1; 584/2; 584/3; 585/1; 585/2; 585/3; 585/4; 586/1; 586/2; 586/3; 586/4; 587/1; 587/2; 588/1; 588/2; 589/1; 589/2; 590/1; 590/2; 591/1; 591/2; 592/1; 592/2; 593/2; 596; 597/101; 597/2; 597/201; 598; 599; 600/2; 600/3; 601; 602; 603/1; 603/2; 611/101; 611/2; 611/201; 612/1; 612/2; 613/1; 613/2; 615/11; 617/1; 617/2; 618/101; 618/201; 618/202; 622/25; 622/26; 622/27; 622/28; 633/1; 961; 962/1; 962/2; 967/2; 983/1; 984/2; 999,

KN-C: 1013/100; 1013/101; 1013/106; 1013/107; 1013/108; 1013/110; 1013/111; 1013/112; 1013/114; 1013/115; 1013/116; 1013/117; 1013/38; 1013/41; 1013/44; 1013/47; 1013/48; 1013/51; 1013/52; 1013/53; 1013/54; 1013/57; 1013/58; 1013/59; 1013/60; 1013/61; 1013/62; 1013/63; 1013/64; 1013/65; 1013/66; 1013/67; 1013/68; 1013/69; 1013/70; 1013/71; 1013/72; 1013/73; 1013/74; 1013/75; 1013/76; 1013/77; 1013/81; 1013/99; 1014/1; 1014/3; 1015/16; 1015/23; 1015/24; 1015/25; 1015/26; 1015/27; 1015/28; 1015/31; 1015/32; 1015/33; 1015/34; 1015/35; 1015/36; 1015/37; 1015/38; 1015/39; 1015/51; 1015/53; 1134/10; 1134/11; 1134/6; 1134/7; 1134/8; 1134/9; 1138/100; 1138/104; 1138/105; 1138/107; 1138/108; 1138/109; 1138/110; 1138/53; 1138/54; 1138/55; 1138/56; 1138/57; 1138/58; 1138/59; 1138/60; 1138/61; 1138/62; 1138/63; 1138/64; 1138/65; 1138/66; 1138/67; 1138/68; 1138/69; 1138/70; 1138/72; 1138/73; 1138/74; 1138/75; 1138/76; 1138/77; 1138/78; 1138/79; 1138/80; 1138/81; 1138/82; 1138/83; 1138/84; 1138/88; 1138/89; 1138/90; 1138/91; 1138/92; 1138/93; 1138/94; 1138/95; 1138/96; 1138/97; 1138/98; 1138/99; 1154/4; 1160/12; 1160/25; 1160/28; 1160/350; 1160/351; 1160/353; 1160/354; 1160/355; 1160/356; 1160/357; 1160/358; 1160/360; 1160/362; 1160/364; 1160/392; 1160/403; 1160/404; 1160/405; 1160/406; 1160/407; 1160/408; 1160/409; 1160/410; 1160/411; 1160/412; 1160/413; 1160/414; 1160/415; 1160/416; 1160/417; 1160/418; 1160/419; 1160/420; 1160/421; 1160/422; 1160/423; 1160/424; 1160/425; 1160/426; 1160/427; 1160/428; 1160/429; 1160/430; 1160/431; 1160/432; 1160/433; 1160/434; 1160/435; 1160/436; 1160/437; 1160/438; 1160/439; 1160/440; 1160/441; 1160/443; 1160/444; 1160/445; 1160/446; 1160/448; 1160/452; 1160/455; 1160/457; 1160/458; 1160/459; 1160/460; 1160/461; 1160/462; 1160/463; 1160/464; 1160/467; 1160/468; 1160/471; 1160/472; 1160/473; 1160/474; 1160/475; 1160/477; 1160/478; 1160/479; 1160/480; 1160/481; 1160/482; 1160/483; 1160/484; 1160/485; 1160/486; 1160/487; 1160/488; 1160/489; 1160/490; 1160/491; 1160/492; 1160/493; 1160/494; 1160/495; 1160/496; 1160/497; 1160/498; 1160/499; 1160/500; 1160/501; 1160/502; 1160/503; 1160/504; 1160/505; 1160/506; 1160/507; 1160/509; 1160/510; 1160/511; 1160/512; 1160/513; 1160/514; 1160/515; 1160/516; 1160/517; 1160/518; 1160/519; 1160/520; 1160/521; 1160/522; 1160/523; 1160/524; 1160/525; 1160/526; 1160/527; 1160/528; 1160/529; 1160/530; 1160/531; 1160/532; 1160/533; 1160/534; 1160/535; 1160/536; 1160/537; 1160/538; 1160/539; 1160/577; 1160/578; 1160/579; 1160/601; 1160/602; 1160/609; 1160/611; 1160/612; 1160/614; 1160/615; 1160/617; 1160/618; 1160/619; 1160/620; 1160/621; 1160/623; 1160/624; 1160/625; 1160/626; 1160/627; 1160/628; 1160/629; 1160/630; 1160/631; 1160/661; 1160/663; 1165/11; 1167/19; 1167/20; 1167/21; 1167/25; 1172/100;

1172/101; 1172/102; 1172/103; 1172/104; 1172/105; 1172/106; 1172/107; 1172/108; 1172/109;
1172/110; 1172/111; 1172/112; 1172/113; 1172/114; 1172/115; 1172/116; 1172/117; 1172/118;
1172/119; 1172/120; 1172/121; 1172/122; 1172/123; 1172/124; 1172/125; 1172/126; 1172/127;
1172/128; 1172/129; 1172/130; 1172/131; 1172/132; 1172/133; 1172/134; 1172/135; 1172/136;
1172/137; 1172/138; 1172/139; 1172/140; 1172/141; 1172/142; 1172/143; 1172/144; 1172/145;
1172/146; 1172/147; 1172/148; 1172/149; 1172/150; 1172/151; 1172/152; 1172/153; 1172/154;
1172/155; 1172/156; 1172/157; 1172/158; 1172/159; 1172/160; 1172/161; 1172/162; 1172/163;
1172/164; 1172/165; 1172/166; 1172/167; 1172/168; 1172/169; 1172/170; 1172/171; 1172/172;
1172/173; 1172/174; 1172/175; 1172/185; 1172/186; 1172/187; 1172/188; 1172/189; 1172/190;
1172/191; 1172/192; 1172/193; 1172/194; 1172/198; 1172/199; 1172/200; 1172/203; 1172/28;
1172/3; 1172/377; 1172/379; 1172/380; 1172/381; 1172/383; 1172/384; 1172/386; 1172/387;
1172/390; 1172/391; 1172/392; 1172/393; 1172/394; 1172/395; 1172/397; 1172/419; 1172/420;
1172/421; 1172/422; 1172/423; 1172/424; 1172/425; 1172/426; 1172/427; 1172/428; 1172/431;
1172/432; 1172/433; 1172/434; 1172/437; 1172/51; 1172/52; 1172/53; 1172/54; 1172/55; 1172/56;
1172/57; 1172/58; 1172/59; 1172/60; 1172/61; 1172/62; 1172/63; 1172/64; 1172/65; 1172/66;
1172/67; 1172/70; 1172/72; 1172/73; 1172/77; 1172/78; 1172/79; 1172/80; 1172/81; 1172/82;
1172/83; 1172/84; 1172/85; 1172/86; 1172/87; 1172/88; 1172/89; 1172/90; 1172/91;
1172/92; 1172/93; 1172/94; 1172/95; 1172/96; 1172/97; 1172/98; 1172/99; 1173/172; 1173/173;
1173/174; 1173/175; 1173/176; 1173/177; 1173/180; 1173/181; 1173/183; 1173/184; 1173/186;
1173/190; 1173/191; 1173/192; 1173/194; 1173/195; 1173/196; 1173/198; 1173/199; 1173/201;
1173/204; 1173/205; 1173/206; 1173/214; 1173/215; 1173/216; 1173/217; 1173/218; 1173/219;
1173/220; 1173/221; 1173/23; 1173/24; 1173/25; 1173/26; 1173/27; 1173/28; 1173/29; 1173/30;
1173/31; 1173/32; 1173/33; 1173/34; 1173/35; 1173/37; 1173/38; 1173/39; 1173/40; 1173/41;
1173/42; 1173/43; 1173/44; 1173/45; 1173/46; 1173/47; 1173/48; 1173/49; 1173/50; 1173/51;
1173/52; 1173/53; 1173/54; 1173/55; 1173/56; 1173/57; 1173/58; 1173/59; 1173/60; 1173/61;
1173/62; 1173/63; 1173/64; 1173/65; 1173/66; 1173/67; 1173/68; 1173/69; 1173/70; 1173/71;
1173/72; 1173/73; 1173/74; 1173/75; 1173/76; 1173/77; 1173/78; 1173/79; 1173/80; 1173/81;
1173/82; 1173/83; 1173/84; 1173/85; 1173/86; 1173/87; 1173/88; 1173/89; 1174/11; 1174/125;
1174/126; 1174/127; 1174/128; 1174/129; 1174/130; 1174/132; 1174/133; 1174/134; 1174/135;
1174/136; 1174/137; 1174/138; 1174/139; 1174/140; 1174/141; 1174/142; 1174/143; 1174/144;
1174/145; 1174/146; 1174/147; 1174/148; 1174/149; 1174/15; 1174/150; 1174/151; 1174/152;
1174/153; 1174/154; 1174/155; 1174/156; 1174/157; 1174/158; 1174/159; 1174/16; 1174/160;
1174/161; 1174/162; 1174/163; 1174/164; 1174/165; 1174/166; 1174/167; 1174/168; 1174/169;
1174/170; 1174/171; 1174/172; 1174/173; 1174/18; 1174/19; 1174/192; 1174/195; 1174/196;
1174/198; 1174/2; 1174/20; 1174/200; 1174/201; 1174/202; 1174/203; 1174/204; 1174/205;
1174/206; 1174/207; 1174/208; 1174/214; 1174/225; 1174/226; 1174/227; 1174/228; 1174/229;
1174/23; 1174/230; 1174/231; 1174/24; 1174/249; 1174/25; 1174/250; 1174/254; 1174/255;
1174/257; 1174/258; 1174/26; 1174/261; 1174/265; 1174/27; 1174/28; 1174/29; 1174/31; 1174/32;
1174/33; 1174/34; 1174/35; 1174/43; 1174/44; 1174/45; 1174/46; 1174/47; 1174/53; 1174/54;
1174/55; 1174/56; 1174/57; 1174/58; 1174/60; 1176/17; 1176/19; 1176/21; 1176/34; 1176/35;
1176/36; 1176/37; 1176/38; 1177/5; 1177/9; 1181/8; 1189/11; 1189/24; 1189/25; 1194/14; 1194/15;
1201/10; 1201/13; 1201/15; 1203/3; 1203/4; 1205/1; 1205/10; 1205/11; 1205/12; 1205/13; 1205/14;
1205/20; 1205/21; 1205/4; 1205/5; 1205/6; 1205/7; 1205/8; 1205/9; 1206/1; 1206/2; 1206/23;
1206/25; 1206/26; 1206/27; 1206/28; 1206/29; 1206/3; 1206/30; 1206/33; 1206/38; 1206/39;
1206/41; 1207/2; 1208/1; 1208/2; 1211/1; 1211/2; 1220/100; 1220/101; 1220/103; 1220/105;
1220/106; 1220/109; 1220/110; 1220/122; 1220/123; 1220/124; 1220/125; 1220/128; 1220/139;
1220/141; 1220/142; 1220/143; 1220/145; 1220/146; 1220/147; 1220/148; 1220/149; 1220/150;
1220/151; 1220/152; 1220/153; 1220/154; 1220/155; 1220/156; 1220/157; 1220/158; 1220/159;
1220/160; 1220/161; 1220/162; 1220/163; 1220/164; 1220/165; 1220/166; 1220/167; 1220/168;
1220/169; 1220/170; 1220/171; 1220/172; 1220/173; 1220/174; 1220/175; 1220/176; 1220/177;
1220/179; 1220/180; 1220/182; 1220/183; 1220/184; 1220/185; 1220/186; 1220/187; 1220/188;

1220/189; 1220/190; 1220/192; 1220/193; 1220/194; 1220/196; 1220/200; 1220/201; 1220/202;
1220/203; 1220/204; 1220/205; 1220/206; 1220/207; 1220/208; 1220/209; 1220/211; 1220/212;
1220/213; 1220/214; 1220/215; 1220/217; 1220/218; 1220/219; 1220/220; 1220/221; 1220/222;
1220/223; 1220/224; 1220/225; 1220/226; 1220/227; 1220/228; 1220/229; 1220/230; 1220/231;
1220/232; 1220/233; 1220/234; 1220/235; 1220/236; 1220/237; 1220/238; 1220/239; 1220/240;
1220/241; 1220/242; 1220/243; 1220/244; 1220/245; 1220/246; 1220/247; 1220/248; 1220/249;
1220/250; 1220/251; 1220/252; 1220/253; 1220/254; 1220/255; 1220/256; 1220/257; 1220/258;
1220/259; 1220/260; 1220/261; 1220/262; 1220/264; 1220/265; 1220/266; 1220/267; 1220/268;
1220/269; 1220/270; 1220/271; 1220/272; 1220/273; 1220/274; 1220/275; 1220/276; 1220/277;
1220/278; 1220/280; 1220/281; 1220/282; 1220/284; 1220/285; 1220/286; 1220/287; 1220/288;
1220/289; 1220/290; 1220/291; 1220/292; 1220/293; 1220/294; 1220/295; 1220/296; 1220/297;
1220/298; 1220/299; 1220/300; 1220/301; 1220/302; 1220/303; 1220/304; 1220/305; 1220/306;
1220/307; 1220/308; 1220/309; 1220/310; 1220/311; 1220/312; 1220/313; 1220/314; 1220/315;
1220/316; 1220/317; 1220/318; 1220/319; 1220/320; 1220/321; 1220/322; 1220/323; 1220/94;
1220/95; 1220/96; 1220/98; 1222/5; 1226/36; 1226/42; 1226/51; 1226/52; 1226/55; 418/31; 418/32;
515/226; 515/227; 515/228; 515/229; 515/231; 515/233; 515/234; 515/235; 515/236; 515/237;
515/239; 515/240; 515/241; 515/242; 515/243; 515/244; 515/245; 515/246; 515/247; 515/248;
515/249; 515/250; 515/253; 515/254; 515/255; 515/256; 515/257; 515/258; 515/259; 515/260;
515/261; 515/262; 515/263; 515/264; 515/265; 515/266; 515/267; 515/268; 515/269; 515/270;
515/271; 515/272; 515/273; 515/274; 515/275; 515/276; 515/280; 515/281; 515/282; 515/283;
515/284; 515/285; 515/286; 515/287; 515/288; 515/289; 515/290; 515/291; 515/292; 515/293;
515/294; 515/295; 515/296; 515/297; 515/298; 515/299; 515/300; 515/301; 515/302; 515/303;
515/304; 515/305; 515/306; 515/309; 515/310; 515/311; 515/312; 515/313; 515/314; 515/315;
515/316; 515/317; 515/319; 515/320; 515/321; 515/323; 515/324; 515/325; 515/326; 515/327;
515/328; 515/329; 515/330; 515/331; 515/332; 515/333; 515/334; 515/335; 515/336; 515/337;
515/338; 515/339; 515/340; 515/341; 515/342; 515/343; 515/344; 515/345; 515/346; 515/347;
515/348; 515/349; 515/350; 515/351; 515/352; 515/353; 515/354; 515/355; 515/356; 515/358;
515/359; 515/360; 515/362; 515/363; 515/364; 515/366; 515/367; 515/368; 515/370; 515/371;
515/372; 515/374; 515/375; 515/376; 515/378; 515/379; 515/380; 515/382; 515/383; 515/385;
515/386; 515/388; 515/389; 515/391; 515/392; 515/394; 515/395; 515/397; 515/398; 515/400;
515/401; 515/403; 515/404; 515/406; 515/407; 515/409; 515/410; 515/412; 515/413; 515/415;
515/416; 515/418; 515/419; 515/420; 515/422; 515/423; 515/424; 515/426; 515/427; 515/429;
515/430; 515/431; 515/432; 515/435; 515/437; 515/5; 515/8; 518/1; 518/11; 518/12; 518/17; 518/18;
518/19; 682/2; 683/2; 684/2; 685/2; 685/3; 687/2; 687/3; 688/2; 688/4; 688/5; 688/6; 691/3; 692/3;
695/2; 695/3; 696/3; 699/3; 700/2; 701/2; 702/2; 707/2; 708/2; 709/2; 710/2; 715/2; 720/1; 721/1;
721/4; 721/5; 722/10; 722/11; 722/12; 722/6; 722/7; 722/9; 723/14; 723/15; 723/17; 723/18; 723/20;
723/21; 723/22; 723/23; 723/24; 725/10; 725/13; 725/14; 725/15; 726/10; 726/11; 726/13; 726/8;
728/8; 728/9; 729/8; 729/9; 730/7; 731/2; 731/7; 732/2; 732/9; 733/2; 733/5; 734/2; 734/8; 735/1;
735/10; 735/11; 735/12; 735/9; 737/1; 737/7; 739/6; 739/8; 739/9; 740/7; 740/8; 743/7; 743/8;
744/7; 744/8; 745/10; 745/11; 745/8; 745/9; 746/7; 746/8; 747/7; 747/8; 748/7; 748/8; 749/1;
749/10; 749/9; 751/1; 751/2; 751/9; 778/1; 783/1; 783/3; 784/2; 784/31; 784/32; 784/34; 784/35;
784/36; 784/37; 784/38; 784/39; 784/40; 784/41; 784/42; 784/43; 784/47; 784/48; 784/49; 784/51;
784/53; 784/54; 784/55; 784/56; 784/57; 784/58; 784/59; 784/7; 784/8; 903/1; 903/11; 903/13;
904/8; 904/9; 906/8; 907/2; 907/8; 911/10; 911/11; 911/12; 912/1; 912/4; 912/6; 913/15; 913/16;
913/17; 913/18; 913/19; 918/6; 918/7; 919/2; 919/5; 920/2; 920/5; 921/2; 921/5; 923/1; 923/10;
923/11; 923/12; 923/2; 923/5; 927/10; 927/11; 927/12; 927/2; 928/7; 929/2; 929/5; 954/100;
954/101; 954/102; 954/103; 954/104; 954/105; 954/106; 954/107; 954/108; 954/109; 954/110;
954/111; 954/112; 954/113; 954/114; 954/115; 954/116; 954/117; 954/118; 954/119; 954/120;
954/121; 954/122; 954/123; 954/127; 954/64; 954/65; 954/66; 954/67; 954/68; 954/69; 954/70;
954/71; 954/72; 954/73; 954/74; 954/75; 954/76; 954/77; 954/78; 954/79; 954/80; 954/81; 954/82;
954/83; 954/84; 954/85; 954/86; 954/87; 954/88; 954/89; 954/90; 954/91; 954/92; 954/93; 954/94;

954/95; 954/96; 954/97; 954/99; 958/141; 958/143; 958/145; 958/146; 958/147; 958/148; 958/149; 958/150; 958/151; 958/152; 958/154; 958/155; 958/156; 958/157; 958/158; 958/159; 958/160; 958/161; 958/162; 958/163; 958/164; 958/165; 958/166; 958/167; 958/168; 958/169; 958/170; 958/171; 958/172; 958/173; 958/174; 958/175; 958/176; 958/177; 958/178; 958/179; 958/180; 958/181; 958/182; 958/183; 958/184; 958/185; 958/186; 958/187; 958/188; 958/189; 958/190; 958/191; 958/192; 958/193; 958/194; 958/195; 958/196; 958/197; 958/198; 958/199; 958/2; 958/200; 958/201; 958/205; 958/206; 958/207; 958/208; 958/209; 958/210; 958/211; 958/212; 958/213; 958/214; 958/215; 958/217; 958/218; 958/219; 958/220; 958/221; 958/222; 958/223; 958/225; 958/226; 958/227; 958/228; 958/229; 958/230; 958/231; 958/232; 958/233; 958/234; 958/235; 958/236; 958/237; 958/238; 958/239; 958/240; 958/241; 958/243; 958/244; 958/245; 958/246; 958/247; 958/248; 958/249; 958/250; 958/251; 958/255; 958/256; 958/257; 958/258; 958/259; 958/260; 958/261; 958/262; 958/263; 958/264; 958/265; 958/266; 958/267; 958/306; 958/307; 958/308; 958/309; 958/310; 958/311; 958/312; 958/313; 958/314; 958/315; 958/317; 958/318; 958/319; 958/320; 958/322; 958/323; 958/324; 958/325; 958/326; 958/329; 958/330; 958/331; 958/332; 958/333; 958/334; 958/335; 958/336; 958/337; 958/339; 958/340; 958/341; 958/342; 958/345; 958/346; 958/347; 958/348; 958/349; 958/350; 958/351; 958/353; 958/354; 958/355; 958/356; 958/358; 958/359; 958/360; 958/361; 960/1; 960/7; 960/8; 960/9; 963/42; 963/43; 963/44; 963/45; 963/46; 963/47; 963/48; 963/49; 963/50; 963/51; 963/52; 963/53; 963/54; 963/55; 963/56; 963/57; 963/58; 963/59; 963/60; 963/61; 963/62; 963/63; 963/64; 963/65; 963/66; 963/67; 963/68; 963/69; 963/70; 963/71; 963/72; 963/73; 963/74; 963/75; 963/76; 981/3; 982/10; 983/2; 984/3; 984/4; 984/5; 984/6; 984/7; 985/2; 985/7; 987/3; 991/5; 991/6; 991/8; 991/9,

KN-C po zápise GP TZ: 1013/118; 1013/119; 1013/120; 1013/121; 1013/122; 1013/123; 1013/124; 1013/125; 1013/126; 1013/127; 1013/128; 1013/129; 1013/130; 1013/131; 1013/132; 1013/134; 1013/135; 1013/136; 1013/137; 1013/50; 1013/51; 1014/5; 1015/54; 1015/55; 1015/56; 1015/57; 1138/106; 1138/113; 1138/114; 1138/115; 1138/116; 1138/117; 1138/118; 1138/119; 1154/6; 1160/581; 1160/677; 1160/678; 1160/679; 1160/680; 1160/681; 1160/682; 1160/683; 1160/684; 1160/685; 1160/686; 1160/687; 1160/688; 1160/689; 1160/690; 1165/61; 1165/62; 1165/63; 1165/64; 1165/65; 1165/66; 1165/67; 1165/68; 1165/69; 1165/70; 1165/71; 1165/72; 1172/441; 1172/442; 1172/443; 1172/449; 1173/180; 1173/200; 1173/21; 1173/210; 1173/22; 1173/227; 1173/228; 1173/229; 1173/230; 1173/231; 1173/232; 1173/233; 1174/209; 1174/213; 1174/267; 1174/268; 1174/275; 1176/21; 1176/39; 1176/40; 1176/42; 1177/10; 1181/25; 1189/49; 1201/27; 1201/28; 1201/29; 1201/30; 1201/31; 1203/6; 1205/21; 1205/22; 1205/23; 1205/24; 1205/25; 1205/26; 1205/27; 1205/28; 1205/29; 1205/5; 1206/2; 1206/43; 1206/44; 1206/45; 1206/46; 1206/47; 1206/48; 1206/49; 1206/50; 1206/51; 1206/52; 1206/53; 1206/54; 1206/55; 1206/56; 1206/57; 1206/58; 1206/59; 1206/60; 1206/61; 1206/62; 1206/63; 1206/64; 1206/66; 1206/67; 1206/68; 1207/3; 1208/10; 1208/11; 1208/12; 1208/13; 1208/14; 1208/15; 1208/6; 1208/7; 1208/8; 1208/9; 1209/1; 1209/10; 1209/11; 1209/6; 1209/7; 1209/8; 1209/9; 1210/16; 1210/17; 1210/18; 1210/19; 1210/20; 1210/21; 1210/22; 1210/23; 1210/24; 1210/25; 1210/26; 1210/27; 1210/28; 1210/29; 1210/30; 1210/31; 1210/32; 1210/33; 1210/34; 1210/35; 1210/36; 1210/37; 1210/38; 1210/39; 1210/40; 1210/41; 1210/42; 1210/43; 1210/44; 1210/45; 1210/49; 1210/50; 1210/51; 1211/4; 1211/5; 1212/3; 1212/4; 1212/5; 1212/6; 1212/7; 1212/8; 1220/100; 1220/125; 1220/130; 1220/148; 1220/327; 1220/328; 1220/329; 1220/330; 1220/331; 1220/332; 1220/333; 1220/334; 1220/335; 1220/336; 1220/337; 1220/347; 1220/348; 1220/349; 1220/350; 1220/351; 1220/352; 1220/353; 1220/354; 1220/355; 1220/356; 1220/97; 1220/99; 1222/10; 1222/9; 1225/48; 1225/49; 1225/50; 1225/51; 1225/52; 1225/53; 1225/54; 1225/55; 1226/44; 1226/45; 1226/47; 1226/53; 1226/80; 1226/81; 1226/82; 1226/83; 1226/84; 1226/85; 1226/86; 1226/87; 1226/88; 1226/89; 1226/90; 515/232; 515/441; 515/442; 515/443; 515/444; 515/445; 515/446; 515/447; 515/448; 515/449; 515/450; 515/451; 515/452; 515/453; 515/454; 515/455; 515/456; 515/457; 515/458; 515/459; 515/460; 515/461; 515/462; 515/463; 515/464; 515/465; 515/466; 515/467; 515/468; 515/469; 515/470; 515/471; 515/472; 515/473; 515/474; 515/475; 515/476; 515/477; 515/478; 515/479; 515/480; 515/481; 515/482; 515/483; 515/484; 515/485; 515/486; 515/487; 515/488;

515/489; 515/490; 515/491; 515/492; 515/493; 515/494; 515/495; 515/496; 515/497; 515/498;
515/499; 515/500; 515/501; 515/502; 515/503; 515/504; 515/505; 515/506; 515/507; 515/508;
515/509; 515/510; 515/511; 515/512; 515/513; 515/514; 515/515; 515/516; 515/517; 515/518;
515/519; 518/21; 518/22; 518/23; 518/24; 685/4; 687/4; 695/4; 720/3; 720/4; 721/6; 721/7; 721/8;
722/13; 722/14; 723/25; 723/26; 723/27; 725/16; 725/17; 726/14; 726/15; 728/10; 729/12; 731/11;
732/12; 733/7; 734/10; 735/13; 735/14; 735/15; 737/8; 739/10; 739/11; 740/9; 743/9; 744/9; 745/12;
745/13; 746/9; 747/9; 748/9; 749/13; 749/14; 751/1; 751/2; 778/1; 779/3; 779/4; 779/5; 779/6;
781/2; 781/3; 781/4; 781/5; 783/4; 784/63; 784/64; 784/65; 784/66; 784/67; 784/7; 903/14; 903/15;
904/10; 904/11; 906/11; 906/12; 907/10; 907/9; 911/16; 912/7; 913/20; 913/21; 913/22; 913/23;
918/10; 918/11; 918/12; 918/13; 918/14; 918/15; 918/9; 919/6; 919/7; 919/8; 920/6; 920/7; 920/8;
921/6; 921/7; 923/13; 923/14; 923/15; 923/16; 923/17; 923/18; 927/13; 927/14; 927/15; 927/16;
927/17; 927/18; 928/8; 928/9; 929/6; 954/128; 954/129; 954/130; 954/131; 954/132; 954/133;
954/134; 954/135; 954/136; 954/137; 954/138; 954/139; 954/140; 954/141; 954/142; 954/143;
954/144; 954/145; 954/146; 954/147; 954/148; 954/149; 954/150; 954/151; 954/152; 54/153;
954/154; 954/155; 954/156; 954/157; 954/158; 954/159; 954/160; 954/161; 954/162; 954/163;
954/164; 954/165; 954/166; 954/167; 954/168; 954/169; 954/170; 954/171; 954/172; 954/173;
954/174; 954/175; 954/176; 954/177; 954/178; 954/179; 954/180; 954/181; 954/182; 954/183;
954/184; 954/185; 954/186; 954/187; 958/307; 958/308; 958/309; 958/310; 958/311; 958/312;
958/313; 958/314; 958/365; 958/366; 958/367; 958/368; 958/369; 958/370; 958/371; 958/372;
958/373; 958/374; 958/375; 958/376; 958/377; 958/378; 958/379; 958/380; 958/381; 958/382;
958/383; 958/384; 958/385; 958/386; 958/387; 958/388; 958/389; 958/390; 958/391; 958/392;
958/393; 958/394; 958/395; 958/396; 958/397; 958/398; 958/399; 958/400; 958/401; 958/402;
958/403; 958/404; 958/405; 958/406; 958/407; 958/408; 958/409; 958/410; 958/411; 958/412;
958/413; 958/414; 958/415; 958/416; 958/417; 958/418; 958/419; 958/420; 958/421; 958/422;
958/423; 958/424; 958/425; 958/426; 958/427; 958/428; 958/429; 958/430; 958/431; 958/432;
958/433; 958/434; 958/435; 958/436; 958/437; 958/438; 958/439; 958/440; 958/441; 958/442;
958/443; 958/444; 958/445; 958/446; 958/447; 958/448; 958/449; 958/450; 958/451; 958/452;
958/453; 958/454; 958/455; 958/456; 958/457; 958/458; 958/459; 958/460; 958/461; 958/462;
958/463; 958/464; 958/465; 958/466; 958/467; 958/468; 958/469; 958/470; 958/471; 958/472;
958/473; 958/474; 958/475; 958/476; 958/477; 958/478; 958/479; 958/480; 958/481; 958/482;
958/483; 958/484; 958/485; 958/486; 958/487; 958/488; 958/489; 958/490; 958/491; 958/492;
958/493; 958/494; 958/495; 958/496; 958/497; 958/498; 958/499; 960/11; 960/12; 960/13; 960/14;
962/4; 963/100; 963/101; 963/102; 963/103; 963/104; 963/105; 963/106; 963/107; 963/108;
963/109; 963/110; 963/111; 963/112; 963/113; 963/114; 963/115; 963/116; 963/117; 963/118;
963/119; 963/120; 963/121; 963/122; 963/123; 963/124; 963/125; 963/126; 963/127; 963/128;
963/129; 963/131; 963/132; 963/133; 963/134; 963/135; 963/136; 963/137; 963/138; 963/139;
963/140; 963/141; 963/142; 963/143; 963/144; 963/145; 963/146; 963/147; 963/148; 963/149;
963/150; 963/151; 963/152; 963/153; 963/154; 963/155; 963/156; 963/157; 963/158; 963/159;
963/160; 963/161; 963/89; 963/90; 963/91; 963/92; 963/93; 963/94; 963/95; 963/96; 963/97; 963/98;
963/99; 976/3; 978/10; 978/11; 978/12; 978/2; 978/3; 978/4; 978/5; 978/6; 978/7; 978/8; 978/9;
981/6; 982/17; 982/18; 982/19; 983/1; 984/1; 985/1; 985/2; 985/8; 986; 987/1; 987/2; 987/3,

Dočasný záber:

KN-E: 1003/301; 1003/302; 1003/401; 1003/501; 1006/101; 1006/2; 1006/201; 1010/2; 1013; 1014/8;
1018; 1- 3234/1; 1-3234/3; 1-3352/3; 1-3366/102; 1-3366/202; 1-3367; 1-3368/1; 1-3368/2; 352/10;
352/9; 353/3; 353/4; 354/3; 354/4; 354/9; 355/3; 355/4; 356/3; 356/4; 357/3; 357/4; 358/3; 358/4;
359/3; 359/4; 359/9; 360/3; 360/4; 360/9; 361/3; 361/4; 362/2; 362/3; 363/2; 363/3; 366/6; 366/7;
366/8; 367/4; 367/5; 372/4; 372/6; 373/2; 373/4; 373/7; 380/3; 380/5; 435/1; 435/2; 436/1; 436/2;
437/1; 437/2; 438/1; 438/2; 439/1; 524; 543/5; 544/2; 544/5; 545/2; 545/5; 545/8; 546/11; 546/2;
546/5; 546/8; 547/3; 547/4; 547/8; 548/2; 549/2; 550/2; 551/2; 551/4; 552/3; 553/2; 554/2; 555/2;
555/5; 555/7; 556/2; 556/5; 567/6; 568/1; 581/10; 581/2; 581/3; 581/6; 581/7; 582/1; 582/4; 582/5;

582/7; 583; 584/1; 584/2; 584/3; 585/1; 585/2; 585/3; 585/4; 586/1; 586/2; 586/3; 586/4; 587/1; 593/2; 594/2; 598; 599; 600/1; 602; 603/1; 603/2; 604/3; 611/101; 611/201; 612/1; 613/1; 617/2; 619/1; 621/1; 621/10; 621/11; 621/12; 621/120; 621/122; 621/126; 621/127; 621/128; 621/13; 621/130; 621/131; 621/132; 621/133; 621/134; 621/135; 621/138; 621/139; 621/14; 621/140; 621/141; 621/142; 621/15; 621/16; 621/17; 621/18; 621/19; 621/2; 621/20; 621/21; 621/22; 621/23; 621/24; 621/25; 621/26; 621/27; 621/28; 621/29; 621/3; 621/30; 621/31; 621/32; 621/33; 621/34; 621/35; 621/36; 621/37; 621/38; 621/39; 621/4; 621/40; 621/41; 621/42; 621/43; 621/5; 621/6; 621/7; 621/8; 621/9; 622/1; 622/10; 622/101; 622/102; 622/104; 622/105; 622/109; 622/11; 622/110; 622/111; 622/112; 622/114; 622/119; 622/12; 622/120; 622/13; 622/14; 622/15; 622/16; 622/17; 622/18; 622/19; 622/2; 622/20; 622/21; 622/22; 622/23; 622/24; 622/25; 622/26; 622/27; 622/28; 622/3; 622/30; 622/4; 622/5; 622/6; 622/7; 622/8; 622/9; 623/1; 623/10; 623/11; 623/12; 623/13; 623/14; 623/15; 623/16; 623/17; 623/18; 623/19; 623/2; 623/3; 623/4; 623/5; 623/6; 623/7; 623/8; 623/9; 624/1; 624/2; 624/3; 624/4; 624/5; 961; 962/1; 962/2; 963; 994; 998,

KN-C: 1013/104; 1013/110; 1013/111; 1013/112; 1013/38; 1013/41; 1013/44; 1013/47; 1013/54; 1013/55; 1013/56; 1013/59; 1013/61; 1013/62; 1013/64; 1013/71; 1013/72; 1013/76; 1013/77; 1013/99; 1015/17; 1015/19; 1015/20; 1015/21; 1015/39; 1015/40; 1015/41; 1015/42; 1015/43; 1015/44; 1015/45; 1015/46; 1015/47; 1015/51; 1016/7; 1016/8; 1138/53; 1138/54; 1138/56; 1138/57; 1138/58; 1138/59; 1138/63; 1138/64; 1138/65; 1138/66; 1138/67; 1138/68; 1138/90; 1138/91; 1138/92; 1160/12; 1160/350; 1160/351; 1160/352; 1160/353; 1160/355; 1160/357; 1160/405; 1160/407; 1160/409; 1160/411; 1160/413; 1160/415; 1160/417; 1160/419; 1160/421; 1160/423; 1160/425; 1160/446; 1160/448; 1160/449; 1160/461; 1160/464; 1160/465; 1160/466; 1160/467; 1160/468; 1160/469; 1160/470; 1160/471; 1160/472; 1160/473; 1160/474; 1160/475; 1160/476; 1160/477; 1160/485; 1160/486; 1160/487; 1160/488; 1160/489; 1160/490; 1160/491; 1160/531; 1160/532; 1160/533; 1160/535; 1160/536; 1160/554; 1160/555; 1160/556; 1160/609; 1160/610; 1160/618; 1160/619; 1160/620; 1160/621; 1160/622; 1160/623; 1160/624; 1160/625; 1160/626; 1160/627; 1160/628; 1160/629; 1160/630; 1171/4; 1171/5; 1172/178; 1172/179; 1172/180; 1172/372; 1172/377; 1172/380; 1172/383; 1172/384; 1172/428; 1172/432; 1172/437; 1172/49; 1172/50; 1172/51; 1172/52; 1172/53; 1172/54; 1172/55; 1172/60; 1172/61; 1173/14; 1173/15; 1173/185; 1173/186; 1173/190; 1173/193; 1173/196; 1173/198; 1173/199; 1173/90; 1174/11; 1174/15; 1174/57; 1174/58; 1174/59; 1176/13; 1176/14; 1176/15; 1176/18; 1176/19; 1176/26; 1176/27; 1176/28; 1176/30; 1176/31; 1176/32; 1176/33; 1176/34; 1176/35; 1189/10; 1189/11; 1194/15; 1205/1; 1205/10; 1205/11; 1205/13; 1205/2; 1205/6; 1205/8; 1206/1; 1206/24; 1206/25; 1206/26; 1206/3; 1206/42; 1206/5; 1211/1; 1220/103; 1220/104; 1220/112; 1220/115; 1220/116; 1220/117; 1220/128; 1220/139; 1220/141; 1220/146; 1220/174; 1220/177; 1220/178; 1220/181; 1220/187; 1220/209; 1220/211; 1220/278; 1220/284; 1220/285; 1220/286; 1220/296; 1220/321; 1220/98; 1222/5; 1226/55; 515/296; 515/297; 515/298; 515/299; 515/300; 515/301; 515/302; 515/303; 515/306; 515/311; 515/313; 515/314; 515/317; 515/318; 515/321; 515/322; 515/325; 515/328; 515/331; 515/334; 515/338; 515/343; 515/348; 515/352; 515/353; 515/354; 515/356; 515/357; 515/358; 515/360; 515/361; 515/362; 515/364; 515/365; 515/366; 515/368; 515/369; 515/370; 515/372; 515/373; 515/374; 515/376; 515/377; 515/378; 515/380; 515/381; 515/382; 515/384; 515/385; 515/387; 515/388; 515/390; 515/391; 515/393; 515/394; 515/396; 515/397; 515/399; 515/400; 515/402; 515/403; 515/405; 515/406; 515/408; 515/409; 515/411; 515/412; 515/414; 515/415; 515/417; 515/418; 515/421; 515/422; 515/423; 515/425; 515/426; 515/428; 515/429; 515/431; 517/1; 518/11; 518/12; 518/17; 518/18; 518/2; 720/1; 721/1; 750; 752/1; 753/1; 754/1; 755/1; 784/1; 784/2; 784/33; 784/34; 784/43; 784/55; 784/6; 784/60; 784/8; 954/127; 958/2; 958/204; 958/205; 958/215; 958/216; 958/217; 958/305; 958/306; 958/315; 958/316; 960/1; 960/7; 960/8,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 1003/301; 1006/2; 1006/201; 1010/2; 1013; 1014/8; 1018; 1-3234/3; 1-3366/102; 1-3366/202; 1-3368/2; 363/3; 366/6; 366/7; 366/8; 367/4; 367/5; 372/6; 524; 543/5; 544/2; 544/5; 545/2; 545/5; 545/8; 546/11; 546/2; 546/5; 546/8; 547/3; 547/8; 548/2; 549/2; 550/2; 551/4; 552/3; 553/2; 554/2; 555/2; 555/5; 555/7; 556/2; 556/5; 567/6; 568/1; 581/10; 581/2; 581/3; 581/6; 581/7; 582/1; 582/4; 582/5; 582/7; 583; 584/1; 584/2; 584/3; 585/1; 585/2; 585/3; 585/4; 586/1; 586/2; 586/3; 586/4; 587/1; 593/2; 598; 599; 602; 603/1; 603/2; 611/101; 611/201; 612/1; 613/1; 617/2; 622/25; 622/26; 622/28; 962/2,

KN-C: 1013/38; 1013/44; 1013/47; 1013/59; 1160/12; 1176/19; 1189/11; 1205/10; 1206/65; 1211/1; 1211/3; 1220/128; 1220/345; 1220/98; 1222/5; 518/11; 518/12; 518/20; 721/1; 784/2; 784/8; 954/127; 958/306; 958/315; 960/1,

Ročný záber:

KN-E: 1003/102; 1003/201; 1003/202; 1003/301; 1003/601; 1006/201; 1010/2; 1011; 1013; 1014/5; 1014/8; 1020/2; 1-3108/2; 1-3124; 1-3125; 1-3234/3; 1-3352/3; 1-3366/102; 1-3367; 1-3368/1; 1-3368/2; 349/4; 350/2; 350/3; 350/4; 350/5; 351/2; 366/4; 367/1; 367/2; 367/3; 367/4; 368/2; 368/4; 368/8; 369/1; 369/5; 369/6; 370/1; 370/5; 370/6; 370/9; 371/1; 371/10; 371/5; 371/6; 372/1; 372/5; 373/1; 373/2; 373/3; 373/4; 373/5; 373/6; 373/7; 374/1; 374/2; 374/3; 374/4; 374/5; 374/6; 374/7; 374/8; 374/9; 375/1; 375/2; 375/3; 375/4; 376/1; 376/2; 376/3; 377/1; 377/2; 377/3; 380/1; 380/2; 380/3; 380/4; 381/1; 381/2; 382/1; 382/2; 436/2; 437/1; 437/2; 438/1; 438/2; 439/1; 439/2; 440/1; 440/2; 441/1; 441/2; 442/1; 442/2; 442/203; 443/201; 443/202; 443/203; 443/204; 444/201; 445/1; 446/2; 447/1; 448/1; 448/2; 449/1; 449/2; 450/1; 451/1; 452/2; 452/201; 453/1; 454/2; 454/201; 454/3; 455/1; 458/201; 459/1; 460/1; 461/1; 461/3; 462/1; 463/1; 464/1; 464/5; 464/6; 465/1; 466/1; 466/208; 466/4; 466/5; 467/201; 467/5; 468/1; 468/2; 469/2; 469/3; 470/1; 470/203; 471/202; 472/1; 474/1; 475/2; 476/202; 476/204; 477/202; 478/201; 478/202; 479/204; 479/3; 480/2; 481/201; 482/203; 483/2; 484/1; 485/2; 486/2; 486/6; 487/1; 487/2; 488/2; 489/1; 490/3; 490/4; 491/201; 492/10; 492/11; 492/2; 492/201; 492/204; 492/206; 492/207; 492/3; 492/5; 492/8; 492/9; 493/1; 493/2; 493/3; 493/4; 494; 495/1; 497/1; 521/205; 522/203; 522/403; 523/201; 524; 527/211; 530/202; 531/201; 532/2; 532/205; 532/208; 535/202; 535/205; 536/202; 537/303; 538/202; 539/202; 540/202; 540/205; 541/202; 541/205; 542/2; 542/5; 542/7; 543/2; 543/5; 544/2; 544/5; 545/2; 545/5; 545/8; 546/11; 546/2; 546/5; 546/8; 547/4; 547/8; 548/2; 549/2; 550/2; 551/2; 552/3; 552/4; 553/1; 553/2; 554/2; 554/3; 555/2; 555/5; 555/7; 556/2; 556/5; 558/2; 558/5; 558/6; 559/2; 559/3; 559/4; 559/5; 560/2; 560/3; 560/4; 560/5; 561/2; 561/203; 562/10; 562/201; 562/212; 562/3; 562/4; 562/6; 562/7; 562/9; 563/1; 563/204; 563/3; 563/6; 564/1; 564/204; 564/3; 564/6; 565/201; 565/206; 565/3; 565/4; 566/201; 566/206; 566/207; 566/3; 566/4; 566/9; 567/1; 567/203; 567/204; 567/208; 567/6; 567/7; 568/203; 568/204; 569/201; 570/2; 570/203; 570/6; 571/2; 571/3; 572/2; 572/3; 573/2; 573/3; 574/1; 574/4; 575/2; 575/3; 576/2; 576/3; 576/6; 577/10; 577/2; 577/3; 577/6; 577/7; 578/1; 578/4; 578/5; 579/2; 579/3; 579/6; 580/1; 580/4; 580/5; 581/1; 581/10; 581/2; 581/3; 581/4; 581/5; 581/6; 581/7; 581/8; 581/9; 582/1; 582/2; 582/4; 582/5; 582/7; 583; 584/1; 584/2; 584/3; 585/1; 585/2; 585/3; 585/4; 586/1; 589/2; 590/1; 590/2; 592/1; 592/2; 593/2; 597/201; 598; 599; 603/1; 611/101; 615/30; 618/201; 619/2; 621/1; 621/10; 621/11; 621/12; 621/13; 621/14; 621/15; 621/16; 621/18; 621/19; 621/2; 621/20; 621/21; 621/22; 621/23; 621/24; 621/25; 621/26; 621/27; 621/29; 621/3; 621/30; 621/31; 621/32; 621/33; 621/34; 621/36; 621/37; 621/39; 621/4; 621/40; 621/41; 621/42; 621/43; 621/5; 621/6; 621/7; 621/8; 621/9; 622/109; 622/110; 622/112; 622/114; 622/116; 622/119; 622/120; 622/13; 622/14; 622/15; 622/16; 622/17; 622/18; 622/19; 622/20; 622/21; 622/29; 622/30; 622/8; 624/1; 624/2; 624/3; 624/4; 624/5; 631/2; 631/3; 633/1; 961; 962/1; 962/2; 963; 967/2; 983/1; 984/2; 995; 997; 998,

KN-C: 1013/102; 1013/44; 1013/47; 1013/61; 1013/67; 1013/81; 1013/87; 1013/88; 1013/89; 1013/93; 1013/94; 1013/95; 1013/99; 1015/29; 1015/30; 1015/41; 1015/42; 1015/43; 1015/44; 1016/7; 1016/8; 1138/100; 1138/107; 1138/108; 1138/109; 1138/110; 1138/111; 1138/112; 1138/56; 1138/57; 1138/58; 1138/59; 1138/61; 1138/65; 1138/66; 1138/67; 1138/68; 1138/69; 1138/70; 1138/71; 1138/72; 1138/85; 1138/86; 1138/87; 1138/97; 1138/98; 1138/99; 1152/2; 1154/2; 1154/4; 1154/5; 1160/25; 1160/28; 1160/388; 1160/389; 1160/392; 1160/426; 1160/427; 1160/449; 1160/521; 1160/522; 1160/523; 1160/529; 1160/530; 1160/531; 1160/532; 1160/541; 1160/542; 1160/573; 1160/574; 1160/575; 1160/576; 1160/582; 1160/584; 1160/585; 1160/586; 1160/661; 1160/662; 1160/663; 1160/671; 1165/11; 1167/18; 1167/25; 1170/3; 1172/1; 1172/184; 1172/186; 1172/388; 1172/389; 1172/41; 1172/425; 1172/43; 1172/433; 1172/434; 1172/63; 1173/14; 1173/185; 1173/198; 1174/19; 1174/20; 1174/21; 1174/214; 1174/215; 1174/216; 1174/217; 1174/218; 1174/219; 1174/220; 1174/221; 1174/224; 1174/225; 1174/23; 1174/24; 1174/26; 1176/27; 1176/28; 1176/33; 1176/34; 1177/6; 1177/7; 1181/20; 1194/16; 1201/13; 1201/16; 1201/18; 1203/3; 1205/1; 1205/10; 1205/15; 1205/16; 1205/2; 1206/1; 1206/23; 1206/24; 1206/3; 1206/35; 1206/37; 1206/41; 1206/5; 1207/1; 1207/2; 1208/1; 1211/1; 1213; 1214/1; 1214/2; 1215/1; 1220/101; 1220/103; 1220/112; 1220/116; 1221/5; 1221/7; 1221/9; 1222/6; 418/31; 418/32; 424; 515/2; 515/223; 515/226; 515/229; 515/230; 515/231; 515/238; 515/251; 515/252; 515/277; 515/278; 515/295; 515/296; 515/297; 515/298; 515/299; 515/300; 515/301; 515/302; 515/303; 515/307; 515/308; 515/326; 515/329; 515/332; 515/335; 515/339; 515/344; 515/349; 515/353; 515/357; 515/361; 515/365; 515/369; 515/373; 515/377; 515/381; 515/384; 515/387; 515/390; 515/393; 515/396; 515/399; 515/402; 515/405; 515/408; 515/435; 515/437; 515/5; 515/8; 516; 517/1; 517/5; 611/4; 612/5; 612/6; 618; 619; 620/2; 621/1; 621/2; 621/3; 621/4; 621/5; 621/6; 621/7; 715/1; 720/1; 721/1; 723/1; 723/2; 723/3; 725/1; 725/10; 725/11; 725/13; 725/14; 725/15; 725/2; 726/11; 749/2; 750; 752/1; 753/1; 754/1; 755/1; 783/1; 784/1; 784/2; 784/31; 784/32; 784/48; 784/50; 784/52; 784/6; 784/60; 784/61; 784/8; 785/2; 903/1; 903/11; 904/8; 904/9; 907/2; 912/1; 912/5; 913/14; 913/15; 913/2; 919/2; 920/2; 921/2; 923/1; 923/2; 923/5; 927/2; 929/2; 950/1; 952; 953; 954/100; 954/101; 954/127; 954/98; 954/99; 958/188; 958/189; 958/2; 958/200; 958/201; 958/202; 958/203; 958/204; 958/276; 958/290; 958/291; 958/301; 958/316; 958/343; 958/344; 958/362; 960/1; 960/7; 961/4; 961/5; 981/3; 981/5; 982/10; 982/11; 982/12; 982/13; 982/15; 982/8; 982/9; 983/2; 983/3; 983/4; 991/10; 991/11; 991/12; 991/5; 991/6; 991/8; 995/5; 995/6,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 1003/102; 1003/202; 1003/301; 1003/601; 1006/201; 1010/2; 1011; 1013; 1014/8; 1-3234/3; 1-3366/102; 1-3368/2; 367/4; 373/3; 377/3; 453/1; 454/2; 454/201; 454/3; 455/1; 464/6; 465/1; 466/1; 466/208; 466/4; 466/5; 467/201; 467/5; 468/1; 468/2; 469/2; 469/3; 470/1; 470/203; 471/202; 472/1; 474/1; 475/2; 476/202; 476/204; 477/202; 478/201; 478/202; 479/204; 479/3; 480/2; 481/201; 482/203; 483/2; 484/1; 485/2; 486/2; 486/6; 487/1; 488/2; 489/1; 490/4; 491/201; 492/10; 492/11; 492/2; 492/201; 492/204; 492/206; 492/207; 492/3; 492/5; 492/8; 492/9; 493/1; 493/2; 493/3; 493/4; 494; 495/1; 524; 527/211; 530/202; 531/201; 532/2; 532/205; 532/208; 535/202; 535/205; 536/202; 537/303; 538/202; 539/202; 540/202; 540/205; 541/202; 541/205; 543/2; 543/5; 544/2; 544/5; 545/2; 545/5; 545/8; 546/11; 546/2; 546/5; 546/8; 547/8; 548/2; 549/2; 550/2; 552/3; 553/2; 554/2; 555/2; 555/5; 555/7; 556/2; 556/5; 558/2; 558/5; 559/2; 559/5; 560/2; 560/5; 561/2; 562/10; 563/1; 563/6; 564/1; 564/6; 565/3; 565/4; 566/3; 566/4; 566/9; 567/1; 567/6; 569/201; 570/2; 570/6; 571/2; 571/3; 572/2; 572/3; 573/2; 573/3; 574/1; 574/4; 575/2; 575/3; 576/2; 576/3; 576/6; 577/10; 577/2; 577/3; 577/6; 577/7; 578/1; 578/4; 578/5; 579/2; 579/3; 579/6; 580/1; 580/4; 580/5; 581/1; 581/10; 581/2; 581/3; 581/4; 581/5; 581/6; 581/7; 581/8; 581/9; 582/1; 582/2; 582/4; 582/5; 582/7; 583; 584/1; 584/2; 584/3; 585/1; 585/2; 585/3; 585/4; 586/1; 589/2; 590/1; 592/1; 592/2; 593/2; 597/201; 598; 599; 603/1; 611/101; 618/201; 633/1; 962/2; 967/2; 983/1; 984/2,

KN-C: 1013/44; 1013/47; 1013/67; 1154/4; 1205/10; 1207/2; 1208/1; 1208/4; 1211/1; 1211/3; 515/437; 515/5; 721/1; 725/14; 725/15; 726/11; 783/1; 784/2; 784/31; 784/32; 784/8; 913/15; 954/127; 960/1; 982/10.

Katastrálne územie Vranie

Trvalý záber

KN-E: 1232/101,

KN-C: 1060/24,

KN-C po zápise GP TZ: 1060/26,

Dočasný záber

KN-E: 1232/101; 1232/104; 1232/205,

KN-C: 764/2; 764/5; 1060/24,

Ročný záber

KN-E: 1232/205,

KN-C: 764/2.

Katastrálne územie Rudinka

Ročný záber

KN-E: 3084; 3236; 3239; 3244; 3245; 3246; 3247; 3249; 3250; 3256; 3268; 3270; 3271; 3349; 3362/1; 3366/1,

KN-C: 646/4; 651/10; 651/15; 651/53; 651/66; 651/71; 651/73; 651/81; 651/8.

Katastrálne územie Oškerda

Trvalý záber

KN-E: 1149,

KN-C: 412/18; 412/19; 412/2; 412/20; 412/21; 412/22; 412/23; 412/24; 412/25; 412/26; 412/27; 412/28; 412/29; 412/30; 412/33; 412/35; 413/22; 413/24; 413/25; 413/26; 413/27; 413/28; 413/29; 413/30; 413/39; 413/40; 459/17; 459/18; 459/19; 459/20; 459/21; 459/22,

KN-C po zápise GP TZ: 412/38; 412/39; 413/41; 413/42; 459/23,

Dočasný záber

KN-E: 1087; 1088/1; 1088/2; 1089; 1351,

KN-C: 389/12; 389/13; 389/14; 389/15; 412/18; 412/2; 412/24; 412/25; 412/35; 459/15; 459/16; 55/1; 55/8,

KN po zápise GP TZ

KN-C: 412/2; 412/35,

Ročný záber

KN-E: 1022/1; 1022/2; 1090/2; 1149; 1150/2; 132/2; 1351; 138; 139; 140; 141; 142; 143; 144; 447; 448; 449; 453; 454; 463; 464; 465; 470; 471; 472; 473; 474; 475; 476; 477; 478; 495; 496; 497; 498; 499; 500; 501; 502; 503; 504; 505; 506; 508; 519; 520; 523; 524; 525; 589; 590; 592; 593; 594; 595; 597; 598; 599; 600; 601; 602; 603; 604; 605; 606; 704; 705; 706; 707; 708; 709; 710; 711; 712; 713; 943,

KN-C: 413/23; 413/3; 413/33; 413/34; 413/35; 413/36; 413/37; 413/38; 428/5; 454/19; 454/20; 454/21; 454/22; 454/23; 454/24; 454/25; 454/26; 454/27; 454/28; 454/29; 454/30; 454/38; 454/39; 460/4,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 1149.

Katastrálne územie Kysucké Nové Mesto

Trvalý záber

KN-E: 2017; 1176; 1193; 1194; 1195; 1210/1; 1211/1; 1212/1; 1213/1; 1214/1; 1215; 1216; 1217; 1218; 1219; 1220; 1221; 1222; 1223/1; 1223/2; 1224; 1225; 1226; 1227; 1228; 1229; 1230; 1231; 1232; 1233; 1234; 1235; 1236; 1237; 1238; 1252; 1253; 1258; 1259; 1309; 1310; 1318; 1319; 1320; 1321; 1322; 1323; 1324; 1325; 1326; 1327; 1328; 1329; 1330; 1331; 1388; 1389; 1390; 1391; 1686/139; 1686/144; 1686/145; 1686/147; 1686/152; 1686/153; 1686/155; 1686/158; 1686/159; 1686/162; 1686/163; 1686/166; 1686/167; 1686/170; 1686/171; 1686/174; 1686/175; 1686/178; 1686/179; 1686/182; 1686/183; 1686/186; 1686/187; 1686/190; 1686/191; 1686/193; 1686/197; 1686/198; 1686/200; 1686/202; 1686/203; 1686/207; 1686/208; 1686/210; 1686/215; 1686/216; 1686/217; 1686/219; 1686/220; 1686/221; 1686/222; 1686/225; 1686/226; 1686/229; 1686/230; 1686/233; 1686/234; 1686/237; 1686/238; 1686/241; 1686/242; 1686/245; 1686/246; 1686/249; 1686/250; 1686/253; 1686/254; 1686/257; 1686/258; 1686/261; 1686/262; 1686/265; 1686/266; 1686/269; 1686/270; 1686/273; 1686/274; 1686/277; 1686/278; 1686/281; 1686/282; 1686/285; 1686/286; 1686/289; 1686/290; 1686/293; 1686/294; 1686/297; 1686/298; 1686/299; 1686/302; 1686/310; 1686/311; 1686/314; 1686/315; 1686/318; 1686/319; 1686/322; 1686/323; 1686/326; 1686/327; 1686/330; 1686/331; 1686/334; 1686/335; 1686/338; 1686/339; 1686/342; 1686/343; 1686/346; 1686/347; 1686/350; 1686/351; 1686/354; 1686/355; 1686/358; 1686/359; 1686/362; 1686/363; 1686/366; 1703/252; 1703/253; 1703/256; 1703/257; 1703/260; 1703/261; 1703/264; 1703/265; 1703/268; 1703/269; 1703/272; 1703/273; 1703/276; 1703/277; 1703/280; 1703/281; 1703/284; 1703/285; 1703/288; 1703/289; 1703/293; 1703/294; 1703/297; 1703/298; 1703/301; 1703/302; 1703/305; 1703/306; 1703/309; 1703/310; 1703/313; 1703/314; 1703/317; 1703/318; 1703/321; 1703/322; 1703/325; 1703/326; 1703/329; 1703/330; 1703/333; 1703/334; 1703/337; 1703/338; 1703/341; 1703/342; 1703/345; 1703/346; 1703/373; 1703/374; 1703/377; 1703/378; 1703/381; 1703/382; 1703/385; 1703/386; 1703/389; 1703/390; 1703/393; 1703/394; 1703/397; 1703/398; 1703/401; 1703/402; 1954; 1955; 1956; 1957; 1958; 1960; 1966; 1967/1; 1967/2; 1967/3; 1967/4; 1968; 1969/1; 1969/2; 1970; 1971; 1972; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977; 1978; 1979; 1981; 1982; 1983; 1984; 1985; 1986; 1987; 1988; 1989; 1990; 1991; 1992; 2017; 2018; 2030; 2060; 3084; 3085; 3086; 3087; 3088; 3089; 3090; 3091; 3092; 3093; 3094; 3095; 3096; 3097; 3098; 3099/1; 3099/2; 3100; 3101; 3102; 3103; 3104; 3110/1; 3110/10; 3110/2; 3110/3; 3110/4; 3110/5; 3110/6; 3110/7; 3110/8; 3110/9; 3111/1; 3111/2; 3112/1; 3112/2; 3177/13; 3178/13; 6009; 6010; 6018; 6030; 6037; 925; 926,

KN-C: 1628/31; 1628/16; 1628/27; 1628/29; 1628/30; 1630/1; 1630/148; 1630/149; 1630/150; 1630/151; 1630/152; 1630/154; 1630/155; 1630/156; 1630/157; 1630/50; 1630/63; 1630/67; 1630/68; 1630/69; 1630/71; 1630/73; 1630/74; 1630/75; 1630/76; 1630/77; 1630/78; 1630/79; 1630/80; 1630/81; 1670/74; 1686/139; 1686/140; 1686/141; 1686/142; 1686/143; 1686/144; 1686/145; 1686/147; 1686/148; 1686/149; 1686/150; 1686/151; 1686/153; 1686/154; 1686/155; 1686/156; 1686/157; 1686/158; 1686/159; 1686/160; 1686/161; 1686/162; 1686/163; 1686/164; 1686/165; 1686/166; 1686/167; 1686/168; 1686/169; 1686/170; 1686/171; 1686/172; 1686/173; 1686/174; 1686/175; 1686/176; 1686/177; 1686/178; 1686/179; 1686/180; 1686/181; 1686/182; 1686/183; 1686/184; 1686/185; 1686/186; 1686/187; 1686/188; 1686/189; 1686/190; 1686/191; 1686/192; 1686/193; 1686/194; 1686/195; 1686/196; 1686/197; 1686/198; 1686/199; 1686/200; 1686/201; 1686/202; 1686/203; 1686/204; 1686/205; 1686/206; 1686/207; 1686/208; 1686/209; 1686/210; 1686/211; 1686/212; 1686/213; 1686/214; 1686/215; 1686/216; 1686/217; 1686/218; 1686/219; 1686/222; 1686/223; 1686/224; 1686/225; 1686/226; 1686/227; 1686/228; 1686/229; 1686/230; 1686/231; 1686/232; 1686/233; 1686/234; 1686/235; 1686/236; 1686/237; 1686/238; 1686/239; 1686/240; 1686/241; 1686/242; 1686/243; 1686/244; 1686/245; 1686/246; 1686/247; 1686/248; 1686/249; 1686/250; 1686/251; 1686/252; 1686/253; 1686/254; 1686/255; 1686/256;

1686/257; 1686/258; 1686/259; 1686/260; 1686/261; 1686/262; 1686/263; 1686/264; 1686/265;
1686/266; 1686/267; 1686/268; 1686/269; 1686/270; 1686/271; 1686/272; 1686/273; 1686/274;
1686/275; 1686/276; 1686/277; 1686/278; 1686/279; 1686/280; 1686/281; 1686/282; 1686/283;
1686/284; 1686/285; 1686/286; 1686/287; 1686/288; 1686/289; 1686/290; 1686/291; 1686/292;
1686/293; 1686/294; 1686/295; 1686/296; 1686/297; 1686/298; 1686/299; 1686/300; 1686/301;
1686/302; 1686/303; 1686/304; 1686/305; 1686/306; 1686/307; 1686/308; 1686/309; 1686/310;
1686/311; 1686/312; 1686/313; 1686/314; 1686/315; 1686/316; 1686/317; 1686/318; 1686/319;
1686/320; 1686/321; 1686/322; 1686/323; 1686/324; 1686/325; 1686/326; 1686/327; 1686/328;
1686/329; 1686/330; 1686/331; 1686/332; 1686/333; 1686/334; 1686/335; 1686/336; 1686/337;
1686/338; 1686/339; 1686/340; 1686/341; 1686/342; 1686/343; 1686/344; 1686/345; 1686/346;
1686/347; 1686/348; 1686/349; 1686/350; 1686/351; 1686/352; 1686/353; 1686/354; 1686/355;
1686/356; 1686/357; 1686/358; 1686/359; 1686/360; 1686/361; 1686/362; 1686/363; 1686/364;
1686/365; 1686/366; 1686/376; 1686/377; 1703/13; 1703/15; 1703/16; 1703/17; 1703/23; 1703/248;
1703/249; 1703/251; 1703/252; 1703/253; 1703/254; 1703/255; 1703/256; 1703/257; 1703/258;
1703/259; 1703/260; 1703/262; 1703/263; 1703/264; 1703/265; 1703/266; 1703/267; 1703/268;
1703/270; 1703/271; 1703/272; 1703/273; 1703/274; 1703/275; 1703/276; 1703/277; 1703/278;
1703/279; 1703/280; 1703/281; 1703/282; 1703/283; 1703/284; 1703/285; 1703/286; 1703/287;
1703/288; 1703/289; 1703/290; 1703/291; 1703/292; 1703/293; 1703/294; 1703/295; 1703/296;
1703/297; 1703/298; 1703/299; 1703/300; 1703/301; 1703/302; 1703/303; 1703/304; 1703/305;
1703/306; 1703/307; 1703/308; 1703/309; 1703/310; 1703/311; 1703/312; 1703/313; 1703/314;
1703/315; 1703/316; 1703/317; 1703/318; 1703/319; 1703/320; 1703/321; 1703/322; 1703/323;
1703/324; 1703/325; 1703/326; 1703/327; 1703/328; 1703/329; 1703/330; 1703/331; 1703/332;
1703/333; 1703/334; 1703/335; 1703/336; 1703/337; 1703/338; 1703/339; 1703/340; 1703/341;
1703/342; 1703/343; 1703/344; 1703/345; 1703/346; 1703/347; 1703/348; 1703/349; 1703/350;
1703/351; 1703/352; 1703/353; 1703/354; 1703/355; 1703/356; 1703/357; 1703/358; 1703/359;
1703/360; 1703/361; 1703/362; 1703/363; 1703/364; 1703/365; 1703/366; 1703/367; 1703/368;
1703/369; 1703/370; 1703/371; 1703/372; 1703/373; 1703/374; 1703/375; 1703/376; 1703/377;
1703/378; 1703/379; 1703/380; 1703/381; 1703/382; 1703/383; 1703/384; 1703/385; 1703/386;
1703/387; 1703/388; 1703/389; 1703/390; 1703/391; 1703/392; 1703/393; 1703/394; 1703/395;
1703/396; 1703/397; 1703/398; 1703/399; 1703/400; 1703/401; 1703/402; 1703/403; 1703/404;
1703/405; 1703/406; 1703/407; 1703/408; 1703/409; 1703/410; 1703/411; 1703/412; 1703/413;
1703/414; 1703/415; 1703/418; 1703/436; 1703/437; 1703/438; 1703/439; 1703/440; 1703/441;
1703/442; 1703/443; 1703/444; 1703/445; 1703/446; 1703/447; 1703/448; 1703/449; 1703/450;
1703/451; 1703/452; 1703/453; 1703/454; 1703/455; 1703/456; 1703/457; 1703/458; 1703/459;
1703/460; 1703/461; 1703/462; 1703/463; 1703/465; 1703/466; 1703/467; 1703/468; 1703/469;
1703/470; 1703/522; 1703/550; 1703/551; 1703/552; 1703/553; 1703/554; 1703/555; 1703/556;
1703/557; 1703/558; 1703/559; 1703/560; 1703/561; 1703/562; 1703/563; 1703/564; 1703/565;
1703/566; 1703/567; 1703/568; 1703/569; 1703/570; 1703/571; 1703/572; 1703/573; 1703/574;
1703/575; 4405/6; 4411/10; 4411/11; 4411/12; 4411/13; 4411/14; 4411/15; 4411/16; 4411/17;
4411/18; 4411/19; 4411/5; 4411/6; 4411/7; 4411/8; 4411/9; 4412/4; 4412/5; 4412/8; 4412/9;
4413/10; 4413/6; 4413/7; 4413/8; 4413/9; 4420/27; 4420/28; 4420/29; 4420/30; 4420/31; 4420/32;
4420/33; 4420/34; 4420/35; 4420/36; 4420/38; 4420/39; 4420/40; 4420/41; 4420/42; 4420/44;
4420/45; 4420/46; 4420/47; 4421/15; 4421/16; 4421/17; 4421/18; 4421/19; 4421/20; 4421/23;
4421/24; 4702/16; 4702/17; 4702/21; 4702/22; 4703/2; 4703/6; 4703/7; 4732/34; 4732/35; 4732/36;
4732/37; 4732/38; 4732/39; 4732/40; 4732/41; 4732/42; 4732/43; 4732/44; 4732/45; 4732/46;
4732/47; 4732/48; 4732/49; 4732/50; 4732/51; 4732/52; 4732/53; 4732/54; 4732/55; 4732/57;
4735/1; 4735/22; 4735/23; 4735/24; 4735/25; 4735/26; 4735/27; 4735/30; 4735/32; 4735/33;
4735/34; 4735/35; 4735/36; 4735/37; 4735/39; 4735/41; 4735/42; 4798/179; 4798/180; 4798/181;
4798/182; 4798/183; 4798/184; 4798/185; 4798/186; 4798/187; 4798/188; 4798/189; 4798/190;
4798/191; 4798/192; 4798/193; 4798/194; 4798/195; 4798/196; 4798/197; 4798/198; 4798/199;
4798/200; 4798/201; 4798/202; 4798/203; 4798/204; 4798/205; 4798/206; 4798/207; 4798/208;

4798/209; 4798/210; 4798/211; 4798/212; 4798/213; 4798/214; 4798/216; 4798/217; 4798/218; 4798/219; 4798/220; 4798/221; 4798/222; 4798/223; 4798/224; 4798/225; 4798/226; 4798/227; 4798/228; 4798/229; 4798/230; 4798/231; 4798/232; 4798/233; 4798/234; 4798/235; 4798/236; 4798/237; 4798/238; 4798/239; 4798/240; 4798/241; 4798/242; 4798/243; 4798/244; 4798/246; 4798/247; 4798/248; 4798/249; 4798/250; 4798/251; 4798/252; 4798/253; 4798/254; 4798/255; 4798/256; 4798/260; 4800/1; 4800/3; 4814/9; 4825/5; 4825/7; 4825/8; 4843/15; 4843/17; 4843/18; 4843/20; 4859/3; 4859/4; 4860/4; 4907/11; 4907/12; 4907/13; 4924/10; 4924/13; 4924/14; 4924/16; 4961/14; 4961/17; 4961/18; 4961/19; 4961/20; 4962/15; 4963/4; 4968/10; 4968/9; 4969/17; 4969/19; 4969/20; 4969/21; 4969/22; 4969/23; 4971/152; 4971/153; 4971/154; 4971/157; 4971/158; 4971/3; 4971/73; 4971/75; 4971/78; 4987/34,

KN-C po zápise GP TZ: 1628/33; 1628/34; 1628/35; 1630/158; 1630/160; 1630/161; 1686/381; 1686/382; 1686/383; 1686/384; 1686/385; 1686/386; 1686/387; 1686/388; 1686/389; 1686/390; 1686/391; 1686/392; 1686/393; 1686/394; 1686/395; 1686/396; 1686/397; 1686/398; 1686/399; 1686/400; 1686/401; 1686/402; 1686/403; 1686/404; 1686/405; 1686/406; 1686/407; 1686/408; 1686/409; 1686/410; 1686/411; 1686/412; 1686/413; 1686/414; 1686/415; 1686/416; 1686/417; 1686/418; 1686/419; 1686/420; 1686/421; 1686/422; 1686/423; 1686/424; 1686/425; 1686/426; 1686/427; 1686/428; 1686/429; 1686/430; 1686/431; 1686/432; 1686/433; 1686/434; 1686/435; 1686/436; 1686/437; 1686/438; 1686/439; 1686/440; 1686/441; 1703/474; 1703/588; 1703/589; 1703/590; 1703/591; 1703/592; 1703/593; 1703/594; 1703/596; 1703/597; 1703/598; 1703/599; 4405/10; 4405/8; 4405/9; 4411/20; 4411/21; 4411/22; 4411/23; 4411/24; 4411/25; 4411/26; 4411/27; 4411/28; 4411/29; 4411/30; 4411/31; 4411/32; 4411/33; 4411/34; 4412/10; 4412/11; 4412/12; 4413/11; 4413/12; 4413/7; 4420/26; 4420/48; 4420/49; 4420/50; 4420/51; 4420/52; 4420/53; 4420/54; 4420/55; 4420/56; 4420/57; 4420/58; 4420/59; 4420/60; 4420/61; 4420/62; 4420/63; 4420/64; 4420/65; 4420/66; 4420/67; 4421/28; 4421/29; 4421/30; 4421/31; 4421/32; 4421/33; 4421/34; 4421/35; 4421/36; 4702/24; 4732/62; 4732/63; 4735/43; 4735/44; 4735/45; 4735/46; 4735/48; 4735/49; 4735/50; 4735/51; 4798/263; 4798/264; 4798/265; 4798/266; 4798/267; 4798/268; 4798/269; 4798/270; 4798/271; 4798/272; 4798/273; 4798/274; 4798/275; 4798/276; 4798/277; 4798/278; 4798/279; 4798/280; 4798/281; 4798/282; 4798/283; 4798/284; 4798/285; 4798/286; 4798/287; 4798/288; 4798/289; 4798/290; 4798/291; 4798/292; 4798/293; 4798/294; 4798/295; 4798/296; 4798/297; 4798/298; 4798/299; 4798/300; 4798/301; 4798/302; 4798/303; 4798/304; 4798/305; 4798/306; 4798/307; 4798/308; 4798/309; 4798/310; 4798/311; 4798/312; 4798/313; 4798/314; 4798/315; 4798/316; 4798/317; 4798/318; 4798/319; 4798/320; 4798/321; 4800/4; 4825/12; 4859/8; 4860/5; 4924/17; 4961/21; 4963/5; 4968/11; 4968/12; 4968/7; 4968/8; 4969/15; 4969/25; 4969/26; 4969/27; 4971/160; 4971/161; 4971/162; 4971/163; 4987/41; 4987/42,

Dočasný záber

KN-E: 1907; 1908; 1909; 1910; 1911; 1912; 1913; 1914; 1915; 1916; 1917; 1918; 1919; 1920; 1921; 1922; 1923; 1924; 1925; 1926; 1927; 1928; 1929; 1930; 1931; 1932; 1933; 1934; 1935; 1936; 1937; 1938; 1939/1; 1940; 1941; 1942; 1943; 1944; 1945; 1946; 1947; 1948; 1972; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977; 1978; 1979; 1980; 1981; 1982; 1983; 1984; 1985; 1986; 1987; 1988; 1989; 1990; 1991; 2017; 3095; 3097; 3098; 3099/1; 3099/2; 3100; 3109; 3110/1; 3110/2; 3110/3; 3110/4; 3110/5; 6010; 6018; 6030; 6037,

KN-C: 1628/16; 1628/27; 1628/29; 1629; 1630/1; 1630/11; 1630/154; 1630/156; 1630/60; 1630/62; 1630/63; 1630/64; 1630/65; 1630/70; 1630/72; 1630/74; 1630/76; 1630/77; 1630/81; 1630/82; 1703/466; 1703/468; 1703/572; 1703/576; 4405/5; 4412/5; 4412/6; 4412/7; 4412/8; 4412/9; 4413/6; 4420/41; 4420/42; 4420/43; 4735/22; 4735/23; 4735/24; 4735/26; 4735/28; 4735/29; 4735/31; 4735/35; 4735/36; 4735/37; 4735/38; 4735/39; 4735/40; 4735/41; 4735/42; 4798/166; 4798/202; 4798/205; 4798/206; 4798/210; 4798/214; 4798/215; 4798/245; 4798/257; 4843/15; 4843/17; 4843/18; 4843/19; 4843/20; 4859/3; 4859/6; 4907/1; 4907/11; 4924/10; 4924/13; 4924/14; 4924/15; 4961/12; 4961/13; 4961/14; 4961/15; 4961/16; 4961/17; 4961/18; 4961/19; 4961/20; 4963/4;

4971/137; 4971/138; 4971/150; 4971/152; 4971/153; 4971/154; 4971/159; 4971/3; 4971/69; 4971/76; 4971/87; 4971/92; 4987/20; 4987/21; 4987/22; 4987/23; 4987/25; 4987/32; 4987/36; 4987/37; 4987/38; 4987/40,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 1972; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977; 1978; 1979; 1981; 1982; 1983; 1984; 1985; 1986; 1987; 1988; 1989; 1990; 1991; 2017; 3095; 3097; 3098; 3099/1; 3099/2; 3100; 3110/1; 3110/2; 3110/3; 3110/4; 3110/5; 6010; 6018; 6030; 6037,

KN-C: 1628/16; 1628/29; 1628/32; 1630/1; 1630/159; 1630/63; 4412/8; 4412/9; 4413/6; 4735/46; 4924/10; 4971/3,

Ročný záber

KN-E: 1006/2; 1007/2; 1008/2; 1009/2; 1011/1; 1012/1; 1013/1; 1014/1; 1015/1; 1016/3; 1017/3; 1018/3; 1019/3; 1020/3; 1021/3; 1022/3; 1023; 1024; 1025; 1026; 1027; 1028; 1029; 1031; 1032; 1033; 1034; 1175; 1176; 1177; 1178; 1179; 1180; 1181; 1182; 1183; 1184; 1192; 1197/1; 1197/2; 1198/1; 1198/2; 1199/1; 1199/2; 1200/1; 1200/2; 1201/1; 1201/2; 1202/1; 1202/2; 1203/1; 1203/2; 1204/1; 1204/2; 1205/1; 1205/2; 1206/1; 1206/2; 1207/1; 1207/2; 1208/1; 1208/2; 1209/1; 1209/2; 1210/1; 1210/2; 1211/1; 1211/2; 1212/1; 1212/2; 1213/1; 1213/2; 1214/1; 1215; 1216; 1217; 1218; 1229; 1230; 1231; 1232; 1233; 1234; 1235; 1236; 1237; 1238; 1239; 1310; 1316; 1317; 1318; 1319; 1320; 1321; 1322; 1323; 1324; 1325; 1326; 1327; 1328; 1329; 1330; 1331; 1332; 1333; 1334; 1450; 1451; 1452; 1453; 1454; 1455; 1456; 1457; 1459; 1460; 1461; 1967/1; 1967/2; 1967/3; 1967/4; 1968; 1969/1; 1969/2; 1970; 1971; 1972; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977; 1978; 1981; 1982; 1983; 1984; 1985; 2017; 2018; 2019/1; 2060; 3053; 4682/3; 4683/3; 4685/3; 4686/13; 4686/23; 4712/3; 4903; 4904; 4905; 6014; 6018; 6026/1; 6027; 6030; 6046/1; 6047/1; 6048/1; 6125; 809/1; 810/1; 811/1; 812/1; 813/1; 814/1; 816/1; 817/1; 818/1; 819/1; 820/1; 821/1; 822/1; 823/11; 823/21; 823/31; 829/1; 830/1; 831/1; 832; 833; 834; 837; 838; 839; 840; 844; 845; 846; 906; 907; 908; 914; 915; 916; 917; 918; 920,

KN-C: 1626/83; 1626/84; 1626/85; 1626/86; 1627/200; 1627/201; 1627/205; 1627/206; 1627/207; 1627/208; 1627/209; 1627/211; 1627/212; 1627/213; 1627/216; 1627/217; 1627/218; 1627/219; 1628/1; 1628/16; 1628/20; 1628/21; 1628/22; 1628/25; 1628/3; 1630/1; 1630/60; 1686/137; 1686/146; 1686/367; 1686/368; 1686/369; 1686/370; 1686/371; 1686/372; 1686/373; 1686/374; 1686/375; 1686/4; 1703/13; 1703/21; 1703/245; 1703/250; 1703/404; 1703/406; 1703/413; 1703/414; 1703/415; 1703/416; 1703/417; 1703/418; 1703/419; 1703/420; 1703/430; 1703/431; 1703/459; 1703/460; 1703/464; 1703/466; 1703/468; 1703/488; 1703/489; 1703/490; 1703/492; 1703/493; 1703/494; 1703/495; 1703/496; 1703/500; 1703/548; 1703/549; 1703/576; 1711/11; 1711/12; 1711/2; 1711/6; 1711/9; 1741/12; 1774/152; 1774/39; 1774/52; 1842/1; 1842/12; 1928/19; 1928/262; 1929/100; 1929/101; 1929/102; 1929/103; 1929/104; 1929/105; 1929/106; 1929/115; 1929/116; 1929/178; 1929/179; 1929/18; 1929/35; 1929/40; 1929/41; 1929/99; 2042/10; 2042/4; 2042/5; 2042/6; 2042/7; 2042/70; 2042/8; 2042/9; 4702/20; 4702/23; 4703/8; 4732/2; 4732/56; 4732/60; 4735/1; 4825/10; 4825/11; 4825/5; 4825/9; 4841/3; 4842/1; 4907/1; 4924/10; 4958/7; 4971/132; 4971/144; 4971/146; 4971/150; 4971/152; 4971/158; 4971/159; 4971/3; 4971/72; 4971/73; 4971/75; 4971/77; 4971/79; 4971/81; 4987/32; 4987/33; 4987/34; 4987/35,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 1176; 1210/1; 1211/1; 1212/1; 1213/1; 1214/1; 1215; 1216; 1217; 1218; 1229; 1230; 1231; 1232; 1233; 1234; 1235; 1236; 1237; 1238; 1310; 1318; 1319; 1320; 1321; 1322; 1323; 1324; 1325; 1326; 1327; 1328; 1329; 1330; 1331; 1967/1; 1967/2; 1967/3; 1967/4; 1968; 1969/1; 1969/2; 1970; 1971; 1972; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977; 1978; 1981; 1982; 1983; 1984; 1985; 2018; 2060; 6018; 6030,

KN-C: 1628/16; 1630/1; 1703/13; 4735/1; 4825/5; 4924/10; 4971/3.

Katastrálne územie Radol'a

Trvalý záber

KN-E: 1820/1

KN-C: 173/13; 173/14; 173/15; 173/17; 173/19; 173/2; 173/20; 173/21; 173/3; 1894/10; 1894/8; 1894/9; 1897/60; 1897/77; 1897/85; 1897/86; 1897/87; 1897/88; 1897/89; 1897/90; 1897/96; 1897/98; 1970/15; 1970/18; 1970/19; 1970/25; 1972/4; 1972/5; 1973/10; 1973/14; 1973/8; 1973/9; 2593/96; 2593/99; 2594/100; 2594/105; 2594/106; 2594/107; 2594/108; 2594/110; 2594/111; 2594/112; 2594/113; 2594/114; 2594/115; 2594/5; 2594/58; 2594/6; 2594/62; 2594/64; 2594/65; 2594/71; 2594/73; 2594/80; 2594/84; 2594/85; 2594/86; 2594/87; 2594/89; 2594/90; 2594/92; 2594/96; 2594/98; 2594/99; 2954/99,

Dočasný záber

KN-E: 173; 174; 1820/1; 1820/2; 1892; 1893; 1894; 1895/1; 1895/3; 1896; 1897/1; 1897/2; 1898,

KN-C: 173/12; 173/14; 173/15; 173/16; 173/17; 173/18; 173/2; 173/20; 1894/10; 1894/8; 1894/9; 1895/34; 1897/60; 1897/61; 1897/64; 1897/66; 1897/67; 1897/68; 1897/70; 1897/71; 1897/73; 1897/77; 1897/78; 1897/80; 1897/81; 1897/82; 1897/85; 1897/86; 1897/87; 1897/88; 1897/89; 1897/91; 1897/92; 1897/93; 1897/94; 1897/95; 1897/96; 1897/97; 1970/14; 1970/15; 1970/16; 1970/18; 1970/19; 1970/25; 1971; 1972/4; 1972/6; 1973/12; 1973/13; 1973/8; 1973/9; 2593/100; 2593/101; 2593/102; 2593/103; 2593/64; 2593/65; 2593/72; 2593/82; 2593/83; 2593/84; 2593/85; 2593/86; 2593/87; 2593/88; 2593/93; 2593/94; 2593/95; 2593/96; 2593/97; 2593/98; 2593/99; 2594/103; 2594/104; 2594/108; 2594/109; 2594/110; 2594/111; 2594/112; 2594/113; 2594/114; 2594/3; 2594/5; 2594/56; 2594/58; 2594/59; 2594/6; 2594/60; 2594/61; 2594/62; 2594/63; 2594/64; 2594/65; 2594/66; 2594/67; 2594/68; 2594/69; 2594/71; 2594/72; 2594/73; 2594/74; 2594/75; 2594/76; 2594/77; 2594/78; 2594/79; 2594/80; 2594/85; 2594/86; 2594/88; 2594/89; 2594/90; 2594/91; 2594/92; 2594/93; 2594/94; 2594/95; 2594/99,

Ročný záber

KN-E: 165/2; 173; 174; 176/1; 176/2; 1817/111; 1817/12; 1817/211; 1817/9; 1818/11; 1819/107; 1819/207; 1819/6; 1822/2; 1829/134; 1829/136; 1829/138; 1829/147; 1829/234; 1829/247; 1829/31; 1829/32; 1829/48; 1829/60; 1830/101; 1832/5; 188; 1892; 1893; 1895/1; 1895/4; 1896; 1897/1; 1897/2; 1898; 1899/2; 26/202,

KN-C: 1590/2; 1590/4; 161; 162/1; 162/2; 163/1; 164/2; 164/6; 164/7; 164/8; 165/6; 166/2; 166/3; 167/1; 168/10; 168/14; 168/15; 168/5; 168/8; 175/9; 1817/10; 1817/13; 1817/19; 1817/2; 1817/25; 1817/27; 1817/28; 1817/30; 1817/31; 1817/32; 1817/39; 1817/7; 1817/8; 1818/10; 1818/11; 1818/12; 1818/15; 1818/16; 1818/18; 1818/2; 1818/21; 1818/22; 1818/23; 1818/24; 1818/27; 1818/30; 1818/34; 1818/35; 1818/36; 1818/37; 1818/39; 1818/40; 1818/41; 1818/42; 1818/44; 1818/45; 1818/5; 1818/50; 1818/51; 1818/55; 1818/59; 1818/6; 1818/60; 1818/7; 1818/9; 1819/1; 1819/10; 1819/12; 1819/15; 1819/16; 1819/17; 1819/2; 1819/20; 1819/3; 1819/4; 1819/6; 1819/8; 1819/9; 1897/66; 1911/5; 1960/1; 1962/3; 1968/1; 1974/1; 1974/3; 1979; 1980; 1981; 1982; 1983; 1986; 1988; 1994; 2559/2; 2563/2,

Katastrálne územie Budatínska Lehota

Trvalý záber

KN-E: 593/2

KN-C: 11/4; 11/5; 1385/10; 1385/11; 1385/12; 1385/14; 1385/15; 1385/16; 1385/17; 1385/18; 1386/13; 1386/14; 1386/15; 1386/18; 1386/19; 1386/20; 1386/21; 1386/22; 1386/23; 1386/24; 1401/15; 1401/19; 1403/43; 1403/44; 1403/45; 1403/53; 1403/57; 1405/38; 1405/39; 1405/43; 1405/44; 1405/45; 1405/46; 1405/47; 1405/48; 1405/52; 1405/53; 1405/54; 1405/55; 1405/59;

1405/60; 1405/61; 1405/62; 1405/63; 1405/64; 1405/65; 1405/66; 1405/67; 1405/68; 1405/71; 1405/72; 5/5; 5/6; 5/7; 5/8; 5/9; 6/10; 6/7; 6/8; 6/9; 7/2; 7/26; 7/27; 7/28; 7/29; 7/3; 7/30; 7/31; 7/32; 7/34; 7/35; 7/36; 7/37; 7/38; 7/39; 7/41; 7/56; 8/14; 94/17; 94/19; 94/23; 94/26; 94/27; 94/28,

KN-C po zápise GP TZ: 1405/73,

Dočasný záber

KN-E: 584/1; 584/2; 585/2; 586/2; 592/1; 592/3; 592/4; 592/5; 592/6; 593/1; 593/2,

KN-C: 11/3; 11/5; 1385/1; 1385/10; 1385/11; 1385/13; 1385/14; 1385/15; 1385/16; 1385/17; 1385/18; 1385/9; 1386/1; 1386/13; 1386/15; 1386/16; 1386/17; 1386/18; 1386/19; 1386/2; 1386/20; 1386/22; 1386/24; 1401/13; 1401/14; 1401/15; 1401/16; 1401/17; 1401/18; 1401/19; 1401/20; 1401/21; 1403/44; 1403/46; 1403/47; 1403/48; 1403/49; 1403/50; 1403/51; 1403/52; 1403/53; 1403/54; 1403/55; 1403/56; 1403/57; 1403/58; 1403/59; 1403/60; 1403/61; 1403/62; 1403/63; 1403/64; 1403/65; 1403/66; 1403/67; 1403/68; 1403/69; 1403/70; 1403/71; 1403/72; 1403/73; 1403/74; 1403/75; 1403/76; 1403/77; 1405/36; 1405/37; 1405/39; 1405/40; 1405/41; 1405/42; 1405/43; 1405/44; 1405/47; 1405/48; 1405/49; 1405/50; 1405/51; 1405/52; 1405/54; 1405/55; 1405/61; 1405/62; 1405/63; 1405/64; 1405/65; 1405/66; 1405/67; 1405/68; 1405/69; 1405/70; 1405/71; 1405/72; 1406/10; 1406/11; 1406/12; 1406/13; 1406/14; 1406/15; 5/5; 5/9; 6/7; 6/8; 7/1; 7/2; 7/25; 7/3; 7/30; 7/33; 7/36; 7/38; 7/39; 7/40; 7/41; 8/10; 8/11; 8/12; 8/13; 8/14; 8/15; 8/16; 8/17; 94/15; 94/16; 94/17; 94/18; 94/19; 94/20; 94/21; 94/22; 94/23; 94/24; 94/25; 94/27; 94/28; 94/29; 94/30; 94/31; 94/32; 95/5; 95/6,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 593/2,

Ročný záber

KN-E: 124; 512/3; 513; 514; 584/1; 593/2

KN-C: 1383/4; 1383/5; 1383/6; 1383/7; 1384/3; 1384/4; 1384/5; 1387; 1390; 1393; 1394/1; 1395; 1396; 1398/1; 1398/2; 1399/5; 1400/7; 56; 59; 62/1; 62/2; 63/1,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 593/2.

Katastrálne územie Povina

Trvalý záber

KN-E: 20-2010/1; 20-2016; 20-5001; 4645/1; 602; 603; 604,

KN-C: 2618/139; 2618/140; 2618/141; 2618/142; 2618/143; 2618/144; 2618/145; 2618/146; 2618/147; 2618/148; 2618/149; 2618/150; 2618/151; 2618/152; 2618/153; 2618/154; 2618/155; 2618/156; 2618/157; 2618/158; 2618/159; 2618/160; 2618/161; 2618/162; 2618/163; 2618/164; 2618/165; 2618/166; 2618/167; 2618/168; 2618/169; 2618/170; 2618/171; 2618/172; 2618/173; 2618/174; 2618/175; 2618/176; 2618/177; 2618/178; 2618/179; 2618/180; 2618/181; 2618/182; 2618/183; 2618/184; 2618/185; 2618/186; 2618/187; 2618/188; 2618/189; 2618/190; 2618/191; 2618/192; 2618/193; 2618/194; 2618/195; 2618/196; 2618/197; 2618/198; 2618/199; 2618/200; 2618/201; 2618/202; 2618/203; 2618/204; 2618/205; 2618/206; 2618/207; 2618/208; 2618/209; 2618/210; 2618/211; 2618/212; 2618/213; 2618/214; 2618/215; 2618/216; 2618/217; 2618/218; 2618/219; 2618/220; 2618/221; 2618/222; 2618/223; 2618/224; 2618/225; 2618/226; 2618/227; 2618/228; 2618/229; 2618/230; 2618/231; 2618/232; 2618/233; 2618/234; 2618/235; 2618/236; 2618/237; 2618/238; 2618/239; 2618/240; 2618/241; 2618/242; 2618/243; 2618/244; 2618/245; 2618/246; 2618/247; 2618/248; 2619/100; 2619/101; 2619/102; 2619/103; 2619/104; 2619/105; 2619/106; 2619/107; 2619/108; 2619/109; 2619/110; 2619/111; 2619/112; 2619/113; 2619/114; 2619/115; 2619/116; 2619/117; 2619/118; 2619/119; 2619/120; 2619/121; 2619/122; 2619/123;

2619/85; 2619/86; 2619/87; 2619/88; 2619/89; 2619/90; 2619/91; 2619/92; 2619/93; 2619/94; 2619/95; 2619/96; 2619/97; 2619/98; 2619/99; 3041; 3042; 3043; 3044; 3045; 3046; 3047; 3048; 3049; 3050; 3052; 3054; 3065; 3066; 3067; 3068; 3069; 3070; 3071; 3078; 3080; 3082; 3084; 3086; 3088; 45/6; 45/7; 45/8; 45/9; 46/4; 46/5; 46/6; 62/22; 62/23; 62/24; 62/25,

KN-C po zápise GP TZ: 1178/10; 1178/11; 1178/12; 1178/13; 1178/9; 2625/35; 2625/36; 2625/37; 2625/38; 2625/39; 2625/40; 2625/41; 2626/3; 2626/4; 3041/1; 3042/1; 3043/1; 3044/1; 3045/1; 3046/1; 3047/1; 3048/1; 3049/1; 3050/1; 3065/1; 3066/1; 3067/1; 3068/1; 3069/1; 3070/1; 3070/2; 3071/1; 3078/1; 3080/1; 3082/1; 3084/1; 3086/1; 3088/1; 45/10; 62/35; 62/36,

Dočasný záber

KN-E: 20-2016; 20-5001; 448; 449; 450; 451; 452; 453; 454; 455; 4645/1; 598; 599; 601; 602; 603; 604,

KN-C: 1178/7; 2618/161; 2618/182; 2618/183; 3064; 3065; 3066; 3067; 3068; 3069; 3070; 62/18; 62/19; 62/20; 62/22; 62/23; 62/25,

Ročný záber

KN-E: 20-2010/3; 20-5001; 20-5002; 349/2; 350/1; 4646; 5001; 602,

KN-C: 2618/139; 2618/161; 2618/183; 2625/31; 3069; 3070; 3071; 3072; 3073; 3074/1; 3074/2; 3075/2; 3076; 46/1; 46/5; 47; 48/1; 48/2; 48/3; 52; 69; 70; 71/2; 73/1.

Katastrálne územie Kysucký Lieskovec

Trvalý záber

KN-E: 25187; 25188; 4694; 4695; 4696; 4718; 4719; 4763; 4765; 4766; 4767; 4768; 4798; 5000; 5021; 604/1,

KN-C: 2603/2; 2609/26; 2609/27; 2609/32; 2609/35; 2609/37; 2609/38; 2613/22; 2613/29; 2613/30; 2613/31; 2613/32; 2613/33; 2613/34; 2613/35; 2613/36; 2613/37; 2613/38; 2614/1; 2614/11; 2614/12; 2614/13; 2614/14; 2614/15; 2614/16; 2614/17; 2614/18; 2614/19; 2614/2; 2614/21; 2614/22; 2614/8; 2614/9; 2615/3; 2615/4; 2615/5; 2615/6; 2616/18; 2616/26; 2616/27; 2616/7; 2616/8; 3161/10; 3161/11; 3161/12; 3161/13; 3161/18; 3161/4; 3161/5; 3161/6; 3161/7; 3161/8; 3161/9,

KN-C po zápise GP TZ: 2609/41; 2609/42; 2609/43; 2609/44; 2609/45; 2609/46; 2609/47; 2609/48; 2609/49; 2609/50; 2609/51; 2609/52; 2609/53; 2609/54; 2609/55; 2609/56; 2611/3; 2611/4; 2611/5; 2613/41; 2613/42; 2613/43; 2613/44; 2613/45; 2613/46; 2613/47; 2613/48; 2613/49; 2613/50; 2613/51; 2613/52; 2613/53; 2614/31; 2614/32; 2614/33; 2614/34; 2614/35; 2614/36; 2614/37; 2614/38; 2615/7; 2615/8; 2615/9; 2616/40; 2616/41; 2616/42; 3160/3; 3161/21,

Dočasný záber

KN-E: 25187; 25188; 4628; 4693; 4694; 4695; 4696; 4798; 4800; 4801; 5000; 5021; 5061,

KN-C: 2603/4; 2609/26; 2609/27; 2609/32; 2609/35; 2609/36; 2609/37; 2609/38; 2613/25; 2613/26; 2613/27; 2613/28; 2613/29; 2613/30; 2613/31; 2613/32; 2613/33; 2614/1; 2614/10; 2614/11; 2614/12; 2614/13; 2614/14; 2614/15; 2614/16; 2614/19; 2614/2; 2614/20; 2614/25; 2614/26; 2614/27; 2614/28; 2614/29; 2614/30; 2614/6; 2614/9; 2615/2; 3161/10; 3161/11; 3161/16; 3161/17; 3161/18; 3161/4; 3161/5; 3161/6; 3161/7; 3161/8; 3161/9,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 25187; 25188; 4694; 4695; 4696; 4798; 5000; 5021; 604/1,

KN-C: 2614/1; 2614/11; 2614/9,

Ročný záber

KN-E: 25187; 25188; 4696; 4698; 4718; 4719; 4763; 4764; 4765; 4766; 4767; 4768; 4797; 4798; 4799; 4800; 5000; 5021; 5061; 604/1; 605/1; 606; 607/2; 608/2; 609/2; 611/2,

KN-C: 1893/10; 1893/11; 1893/12; 1893/13; 1893/14; 1893/15; 1893/16; 1893/9; 1895/296; 1895/297; 1895/298; 1895/299; 1895/300; 1895/301; 1895/302; 1895/303; 1895/304; 1895/56; 1895/57; 1895/58; 1895/59; 1895/60; 1895/61; 2599/18; 2599/2; 2599/31; 2599/41; 2603/3; 2603/5; 2613/22; 2613/23; 2613/24; 2613/25; 2614/1; 2614/10; 2614/11; 2614/15; 2614/2; 2614/21; 2614/24; 2614/25; 2614/27; 2614/3; 2614/30; 2614/6; 2614/8; 2615/2; 2616/12; 2616/13; 2616/14; 2616/15; 2616/18; 2616/19; 2616/20; 2616/21; 2616/25; 2616/8; 2616/9; 2617/4; 2621/10; 2621/4; 2621/5; 2621/6; 2621/7; 2621/8; 2621/9; 2621/95; 3161/11; 3161/12; 3161/13,

KN po zápise GP TZ

KN-E: 4696; 4718; 4719; 4763; 4765; 4766; 4767; 4768; 4798; 5000; 5021; 25187; 25188; 604/1,

KN-C: 2614/1; 2614/11; 2614/8.

Základné informácie o navrhovanej zmene činnosti (Variant 1)

Trasa diaľnice D3, v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, vedie v koridore Žilina (Brodno), popri obci Rudinka, cez Kysucké Nové Mesto, popri obci Povina až po obec Kysucký Lieskovec. Trasa vedie pozdĺž cesty I/11 a rieky Kysuca. Diaľnica D3 nadväzuje na začiatku úseku na úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno). Napojenie novovybudovaného úseku diaľnice D3 s tunelom Považský Chlmec na existujúcu cestu I/11 bolo vyriešené dočasným napojením, čím bolo zároveň umožnené odbočenie cieľovej dopravy do Žiliny. Úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec je v prevádzke od 11/2017.

Navrhovaný realizačný variant predstavuje návrh technického riešenia, ktorý vychádza z vypracovanej projektovej dokumentácie na stavebné povolenie pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (GEOCONSULT, spol. s r.o., 2007 - 2011). Variant zohľadňuje skutočnosti, že niektoré stavebné objekty z úseku stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto boli zrealizované v súvislosti s výstavbou predchádzajúceho úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) pre potreby sprevádzkovania tunela Považský Chlmec ako dočasné napojenie diaľnice D3 na cestu I/11, pričom z dôvodu potreby napojenia priemyselnej zóny v Kysuckom Novom Meste a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov Kysuckého Nového Mesta je výstavba diaľničného privádzača v Kysuckom Novom Meste vedená ako samostatná investičná akcia a privádzač Kysucké Nové Mesto je v súčasnosti vo výstavbe. Zložité hydrogeologické podmienky pre výstavbu tunelového variantu a technicky veľmi náročné riešenie v úseku km 16,880 - 19,280 v Kysuckom Novom Meste viedli k zmene technického riešenia stavby na povrchové formou estakády. Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020) identifikovala v území migračné profily jednotlivých skupín živočíchov a navrhla opatrenia, ktoré sa premietli do návrhu technického riešenia stavby v podobe úprav niektorých objektov mostov, návrhu ekoduktu a ďalších opatrení na prevedenie a usmernenie migračného tlaku v identifikovaných koridoroch. Návrh navyše technicky vyriešil preložku cesty I/11 v lokalite PP Kysucká brána bez zásahu do samotného chráneného územia. Uvedené skutočnosti sa premietli do návrhu technického riešenia stavby diaľnice D3, ktorý je na podklade Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti modifikovaný o podmienky Rozsahu hodnotenia a závery z environmentálnych prieskumov a štúdií, rozpracovaný v aktuálnej dokumentácii na stavebné povolenie (Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) a bol predmetom posudzovania v správe o hodnotení.

Diaľnica D3, mimoúrovňové križovatky a ostatné cestné objekty

Návrh šírkového, smerového, výškového usporiadania D3 a križovatiek vychádza z technických noriem, najmä STN 73 6101 a STN 73 6102. Diaľnica D3 sa navrhuje v celom úseku ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia v kategórii D 24,5/80, čomu zodpovedajú aj všetky technické parametre diaľnice (smerové a výškové vedenie trasy).

Začiatok úseku stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je po sprevádzkovaní tunela Považský Chlmec formálne v km 11,100 D3 (v skutočnosti dočasné napojenie bolo zrealizované v úseku km 11,100 - 11,657). Úsek začína napojením na diaľničnú križovatku Žilina Brodno, ktorá umožňuje napojenie územia na diaľnicu, cestu I/11, miestne komunikácie v Brodne a prístup k motorestu Anita, a tým v plnej miere umožní obsluhu príslušného územia. Ďalej diaľnica pokračuje v trase súčasnej cesty I/11, ktorá je t. č. vybudovaná v kategórii C 24,5/80, západným okrajom Brodna až po Kysuckú bránu, kde križuje mostným objektom železničnú trať Žilina - Čadca (v km cca 13,500), ide v súbehu s cestou I/11 a Kysucou, ktorú križuje v oblasti obce Oškerda (km cca 14,950). Prechádza na pravý breh Kysuce, vedená v súbehu s riekou Kysuca. V oblasti motorestu Skalka je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto. Za križovatkou Kysucké Nové Mesto (s privádzačom, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe) trasa ďalej prechádza medzi čistiarňou odpadových vôd v KNM a riekou Kysuca, križuje riekou Kysuca a dostáva sa do ľavostrannej inundácie rieky Kysuca medzi riekou a cestu I/11. Na úrovni Kysuckého Nového Mesta (v úseku km 16,880 - 19,280 D3) je trasa vedená povrchovo mostným objektom pri zachovaní existujúcej ČSPL v Radoli, križuje cestu III/2052 Radoľa - Kysucké Nové Mesto (cca km 17,870 D3), prechádza ponad areál bývalého automotoklubu v Radoli, ponad areál správy a údržby ciest Žilinského samosprávneho kraja, pokračuje ľavostrannou inundáciou rieky Kysuca a za bývalým futbalovým ihriskom v Budatínskej Lehote opäť križuje riekou Kysuca mostným objektom (cca km 18,900 D3) a dostáva sa na pravý breh do priestoru lesoparku. V km cca 19,760 križuje cestu III/2053 z Poviny do Kysuckého Nového Mesta. V ďalšom vedení pokračuje extravilánom po pravom brehu Kysuce. Po prekrižovaní Podhájskeho potoka (km cca 21,340 D3) a rieky Kysuca (km cca 22,050 D3) mostnými objektmi pokračuje až na koniec úseku, kde sa z dôvodu spojznenia celého úseku provizórne napája na cestu I/11 v km 22,300 nezávisle od vybudovania nasledujúceho úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou v jej inundácii. Diaľnica je v celej dĺžke navrhovaná v šírkovom usporiadaní D 24,5/80. Celková dĺžka úseku od km 11,100 - 22,300 D3 je 11,200 km.

Nespevnená krajnica je navrhnutá v jednotnej šírke 1,50 m (z toho 0,50 m vo voľnej šírke cesty a 1,00 m za voľnou šírkou cesty). V km 11,49437 - 11,632715 D3 vľavo a km 11,608 - 11,632715 D3 je navrhnuté rozšírenie nespevnenej krajnice na šírku 2,85 - 5,40 m kvôli umiestneniu protihlukovej steny.

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia trasy diaľnice a vetiev križovatky Kysucké Nové Mesto. Ide o stavbu s celkovým nedostatkom zeminy. Budovanie násypov a úprava podlažia vrátane požadovanej miery zhutnenia musia spĺňať požiadavky STN 73 6133. Na základe posúdenia vyťaženého materiálu z objektov trasy diaľnice sa uvažuje s využitím všetkého materiálu do násypov diaľnice, okrem antropogénnych navážok, ktoré sa odvezú na riadenú skládku odpadov. Násypy sa budú budovať v sklone 1:2. V súbehu s cestou I/11 v km 13,91250 - 14,0375 D3 je z priestorových dôvodov navrhnutý sklon svahu 1:1,5. Svah bude opatrený protieróznou rohožou z polypropylénovej georohože extrudovanej na výstužnú geomrežu (pevnosť v ťahu min. 4,5 kN/m). Rohož sa do zemného telesa ukotví kotviacim prvkom dĺžky 0,3 m v rastri 1,25 x 1,25 m. Následne sa svah zahumusuje a položí sa naň bio degradovateľná rohož a zatrávni hydroosevom.

Hydrotechnickými výpočtami rieky Kysuca bola stanovená úroveň hladiny Q_{100} . Na základe týchto výpočtov je navrhnuté ťažké opevnenie telesa diaľnice (1 m nad Q_{100}) v týchto úsekoch:

- km 14,17500 - 14,48500 vľavo (medzi mostami SO 228 a SO 229),
- km 15,16000 - 15,22500 vpravo,
- km 19,26500 - 20,24650 vpravo (medzi mostami SO 237 a SO 240),
- km 20,28900 - 21,28450 vpravo (medzi mostami SO 240 a SO 201),
- km 21,39400 - 21,90450 vpravo (medzi mostami SO 201 a SO 202),
- km 21,39400 - 21,91400 vľavo (medzi mostami SO 201 a SO 202),

- km 22,12900 - 22,20000 vpravo,
- km 22,13900 - 22,29500 vľavo.

Povrchové vody z vozovky sú priečnym a pozdĺžnym sklonom odvedené do monolitického betónového žľabu alebo štrbinového žľabu umiestneného v nespevnenej krajnici alebo v strednom deliacom páse. Diaľnica D3 a vetvy križovatky sú v celom úseku vybavené kanalizáciou (SO 501). Do nej budú zaústené uličné vpusty umiestnené v monolitickom, resp. štrbinovom žľabe. Kanalizácia je umiestnená v strednom deliacom páse alebo nespevnenej krajnici. Vody sú prečisťované v odlučovačoch ropných látok, ktoré sú umiestnené v telese D3, čím sa zabráni znečisteniu povrchových a podzemných vôd. Po prečistení na požadovanú úroveň budú odpadové vody odvedené kanalizačným potrubím do rieky Kysuca.

Odvodnenie pláne je riešené jej priečnym sklonom s vyvedením na svah cestného telesa alebo do drenáže, ktorá je zaústená do uličných vpustov. V predmetnom úseku sa nachádza spolu 10 odlučovačov ropných látok (ORL). Prístup k ORL pozdĺž diaľnice je riešený zacúvaním vozidiel údržby zo spevnenej krajnice na spevnenú plochu ORL. Zálivy ORL sú navrhnuté v km 11,704 D3 vpravo, km 12,555 D3 vpravo, km 14,300 D3 vľavo, km 15,548 D3 vpravo, km 16,635 D3 vpravo, km 19,352 D3 vpravo, km 19,660 D3 vpravo, km 20,749 D3 vpravo, km 21,427 D3 vpravo, km 22,256 D3 vľavo. Odvodňovacie žľaby sa navrhujú monolitické a štrbinové.

Spevnené priekopy sa navrhujú:

- km 11,75000 - 11,79030 D3 vľavo,
- km 13,68000 - 14,65000 D3 vpravo,
- km 16,38125 - 16,73750 D3 vpravo,
- km 16,38750 - 16,74375 D3 vľavo,
- km 0,017500 - 0,31000 vetva B vpravo.

Nespevnené priekopy (vsakovaco-odparovacie):

- km 11,66770 - 11,75000 D3 vľavo,
- km 0,22500 - 0,35625 vetva A vpravo,

Drenáž je navrhnutá v strednom deliacom páse v úsekoch s dostredným priečnym sklonom vozovky a v krajnici, ak nie je možné odvodniť pláň na cestné teleso. Navrhnutá je pozdĺžna drenáž DN160 plne perforovaná, uložená do štrkopieskového lôžka hr. 6 cm. Obsyp drenáže je zo štrku fr. 8/16 mm. Drenáže sú zaústené do kanalizačných šachiet.

V km 13,920 - 14,130 D3 vpravo pod spevnenou priekopou je navrhnutá drenáž z dôvodu odvodnenia pláne SO 112. Navrhnuté sú dve drenážne šachty DN800, a to v km 13,920 a 14,045 D3. Drenáž je zaústená do kalovej jamy priepustu v km 14,13180 D3.

Na diaľnici D3 sú navrhnuté tri rámové priepusty IZM (1 500 x 1 500 x 2 000 mm). Priepusty sú napojené na existujúce priepusty pod cestou I/11 a slúžia na prevedenie vody popod teleso diaľnice. Priepusty prevádzajú vodu z existujúcich priepustov a priekopy (úsek km 13,750 - 14,650 D3), ktorá je navrhnutá medzi diaľnicou D3 a cestou I/11.

Navrhnuté sú:

- km 14,13180 D3 -Rámový priepust IZM (1 500 x 1 500 x 2 000 mm), dĺžky 24 m,
- km 14,24345 D3 -Rámový priepust IZM (1 500 x 1 500 x 2 000 mm), dĺžky 48 m,
- km 14,45336 D3 -Rámový priepust IZM (1 500 x 1 500 x 2 000 mm), dĺžky 46 m.

V celej dĺžke diaľnice D3 (aj na príslušných úsekoch križovatkových vetiev) budú v nespevnenej krajnici a strednom deliacom páse osadené smerové stĺpiky, vo vzdialenostiach podľa STN 73 6101. Smerové stĺpiky sa osadzujú v nespevnenej časti krajnice alebo v SDP na hranici voľnej šírky.

Ako vodiace bezpečnostné zariadenia sú na vozovke navrhnuté pozdĺž okrajov jazdných pruhov retroreflexné dopravné gombíky bielej farby. Na úsekoch s častým výskytom námrazy (napr. na mostoch dlhších ako 30 m) a v úseku cca 200 m pred týmto miestom sa biele TDG dopĺňajú TDG modrej farby.

Diaľnica D3 bude vybavená zvislým a vodorovným dopravným značením.

Z dôvodu zachovania bezpečnosti cestnej premávky je diaľnica D3 vybavená zvodidlami.

V križovatke Kysucké Nové Mesto v mieste odpojenia vetvy „A“ a „D“ sú navrhnuté tlmiče nárazu s úrovňou zachytenia 110 (dovolená rýchlosť > 110 km/h).

Pre zaistenie možnosti presunu dopravy z jedného jazdného pásu do druhého, v prípade budúcej opravy alebo rekonštrukcie je diaľnica D3 vybavená prejazdmi stredným deliacim pásom. Tieto prejazdy sú navrhnuté v dĺžke 120 m (v smerovom oblúku 135 m).

Pre zaistenie prejazdu zložiek HAZZ, ZZS a polície v krízových situáciách sú prejazdy vybavené otvárateľným oceľovým zvodidlom v dĺžke min. 40 m. Toto zvodidlo musí byť konštruované tak, aby v prípade potreby bolo možné ho rozobrať (otvoriť) za pomoci bežného ručného náradia bez použitia mechanizácie.

Prejazd SDP sa zriadi v nasledovných staničeniach:

- km 11,69500 (11,63272 -11,75500) D3 dĺžky 120m,
- km 13,11500 (13,05500 -13,17500) D3 dĺžky 120m,
- km 15,76000 (15,70000 -15,82000) D3 dĺžky 120m,
- km 16,80400 (16,74400 -16,86400) D3 dĺžky 120m,
- km 19,36750 (19,30000 -19,43500) D3 dĺžky 135m,
- km 20,50000 (20,43250 -20,56750) D3 dĺžky 135m,
- km 21,80000 (21,74000 -21,86000) D3 dĺžky 120m.

Súčasťou vybavenia diaľnice D3 je aj informačný systém diaľnice, ktorý v sebe zahŕňa kamerový dohľad, sčítače dopravy, dopravné značenie pre líniové a sieťové riadenie dopravy, meteozaariadenia a.i.

Diaľnica D3 bude oplotená z dôvodu zabránenia stretu zveri s vozidlami, ako aj zamedzeniu prístupu ľudí na diaľnicu. Oplotenie nie je navrhnuté v úsekoch, kde je diaľnica vedená po mostných objektoch a pri oporných múroch, ktorých výška presahuje 2,0 m. Základná poloha osi oplotenia je na hranici trvalého záberu stavby. Oplotenie diaľnice je navrhnuté v súlade s požiadavkami Migračnej štúdie (HBH Projekt, spol. s r.o., 08/2020) v celkovej výške 2,30 m nad terénom, vrátane zošíkmenia z ostatného drôtu. Pletivo bude zapustené pod terén 0,3 m, aby zver oplotenie nepodliezala. Veľkosť ôk pletiva sa navrhuje max. 10 x 10 cm. Spodná časť pletiva je do výšky 0,7 m nad terénom a 0,3 m pod terénom doplnená o pletivo s veľkosťou ôk 2,5 x 2,5 cm.

Diaľnica D3 je s existujúcou komunikačnou sieťou prepojená systémom mimoúrovňových križovatiek a privádzačov. Návrh ich umiestnenia vychádza z prerokovania a požiadaviek investora, z konfigurácie okolitého terénu a existujúcej zástavby, s prihliadnutím k dopravným prognózam a možnostiam existujúcich komunikácií. Pri návrhu križovatiek je zohľadnená minimálna odporúčaná vzdialenosť medzi jednotlivými križovatkami podľa STN 73 6101. Podľa tejto normy je pre návrhovú rýchlosť 80 km/h a smerovo rozdelené komunikácie minimálna medzikrižovatková vzdialenosť 1,5 km. Križovatky sú navrhnuté v súlade s STN 73 6102. Všetky križovatky na diaľnici D3 sú, vzhľadom na charakter navrhovanej komunikácie a na bezpečnosť prevádzky, navrhnuté ako mimoúrovňové.

Križovatka Brodno

Križovatka Brodno prepája diaľnicu D3 s preložkou cesty I/11 (SO 112) a diaľničným privádzačom Žilina -Brodno so Žilinou. Na vetvy križovatky Brodno sa napájajú vetvy A a B preložky cesty I/11. Tieto vetvy sú riešené v rámci objektu SO 112 (Preložka cesty I/11).

Križovatka Kysucké Nové Mesto

Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto je riešená ako kosodĺžniková s vetvami A, B, C a D. Zabezpečuje prepojenie diaľnice D3 cez privádzač Kysucké Nové Mesto s cestou I/11 a s Kysuckým Novým Mestom. Všetky križovatkové vetvy (z diaľnice a na diaľnicu) sú dvojpruhové jednosmerné.

- Vetva „A“ umožňuje priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Žiliny do Kysuckého Nového Mesta a na cestu I/11. Na začiatku vetvy je navrhnutý vyraďovací úsek dĺžky $L_v = 80$ m a spomaľovací úsek $L_d = 50$ m. Na privádzač KNM je vetva napojená stykovou križovatkou.

- Vetva „B“ umožňuje napojenie vozidiel prichádzajúcich z cesty I/11, resp. z Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu D3 v smere do Čadce. Od privádzača sa vetva odpoja stykovou križovatkou. Na konci vetvy je navrhnutý akceleračný úsek $L_a = 120$ m, manévrovací úsek $L_m = 150$ m a zaraďovací úsek $L_z = 80$ m.
- Vetva „C“ umožňuje priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Čadce do Kysuckého Nového Mesta a na cestu I/11. Na začiatku vetvy je navrhnutý vyraďovací úsek dĺžky $L_v = 80$ m a spomaľovací úsek $L_d = 50$ m. Na privádzač KNM je vetva napojená stykovou križovatkou.
- Vetva „D“ umožňuje napojenie vozidiel prichádzajúcich z cesty I/11, resp. z Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu D3 v smere do Žiliny. Od privádzača sa vetva odpoja stykovou križovatkou. Na konci vetvy je navrhnutý akceleračný úsek $L_a = 120$ m, manévrovací úsek $L_m = 150$ m a zaraďovací úsek $L_z = 80$ m.

V odpojení a pripojení vetiev mimoúrovňovej križovatky Kysucké Nové Mesto sa zriadi odbočovací a pripájací pruh v zmysle STN 73 6102 s jazdným pruhom šírky 3,50 m na úkor spevnenej krajnice zúži sa z 2,50 m na 0,50 m vrátane vodiaceho prúžku).

Preložka cesty I/11 (SO 103)

Diaľnica D3 je v úseku od motorestu Anita až po most nad traťou ŽSR pri obci Rudinka (km cca 11,100 - 13,500 D3) vedená v trase existujúcej cesty I/11. Z toho dôvodu je potrebné v uvedenom úseku zriadiť preložku cesty I/11 v inej polohe.

Preložka cesty pozostáva z úsekov - cesta I/11 (Vetva „A“); trasa A (Vetva „B“); zjazd z trasy A (Vetva „C“), ktoré spolu s vybudovanými križovatkovými vetvami, zabezpečujú kompletne prepojenie dopravných trás v danom území.

Preložka cesty I/11 Vetva „A“ začína v km 0,740 SO 112 na existujúcej ceste I/11, mimoúrovňovo križuje diaľnicu D3, poľnú cestu a zjazd z trasy A a v km 1,037 sa spája s trasou A (Vetvou „B“). V úseku km 0,740 - 1,037 je cesta I/11 jednosmerná, zabezpečuje spojenie smeru od mesta Kysucké Nové Mesto smerom na Žilinu. Vetva „B“ začína v km 0,533 na ceste I/11, vedie súbežne po pravej strane cesty I/11, vedie mimoúrovňovo ponad poľnú cestu a zjazd z trasy A a končí v km 1,025 napojením na Vetvu „A“. Vetva „B“ je jednosmerná a zabezpečuje smer od Žiliny na Kysucké Nové Mesto. Od km 1,037 staničenia preložky cesty I/11 vetvy „A“ už pokračuje v smere na Kysucké Nové Mesto ako obojsmerná mimoúrovňovo ponad železničnú trať a ďalej v súbehu so železničnou traťou, v km 1,808 mimoúrovňovo križuje miestnu komunikáciu v Brodne, naďalej pokračuje v súbehu so železničnou traťou a po obídení železničnej zastávky Brodno sa v km 3,551 napája na existujúcu trasu cesty I/11 v blízkosti Prírodnej pamiatky Kysucká brána. V km 1,600 sú zriadené obojstranné autobusové zastávky, ktoré sú novovybudovanými chodníkmi (SO 171) napojené na miestnu komunikáciu v Brodne.

Zjazd z trasy A (Vetva „C“) zabezpečuje spojenie Žilina - Brodno a Brodno - Kysucké Nové Mesto a umožňuje napojenie na vetvu existujúceho mimoúrovňového križovania diaľnice D3 v smere do Žiliny.

Na zjazde z trasy A sú umiestnené autobusové zastávky v mieste existujúcich zastávok a umiestnené sú na samostatných účelových pruhoch. Výjazd na cestu I/11 umožňuje aj prepojenie motorestu Anita vo všetkých smeroch. Smerové a výškové vedenie riešených trás je prispôbené konfigurácii existujúceho terénu a priestorovým podmienkam v riešenom území. Súčasné úrovňové napojenie na cestu I/11 sa ruší.

Ostatné cestné objekty

Trasa diaľnice je vedená od km 11,100 v trase existujúcej cesty I/11, ktorá sa preloží do novej polohy (SO 112 až 112.3). Ďalej križuje cesty III/2052 (mostom) a III/2053 (podcestím). Úpravu týchto ciest riešia SO 115 a 117.

Realizáciou diaľnice bude ovplyvnená aj premávka na existujúcich poľných, lesných a prístupových cestách zvýšeným pohybom stavebných mechanizmov. Počas výstavby sa poľné cesty budú využívať pre prístup na stavenisko. Verejná premávka bude usmernená dočasným dopravným značením. Diaľnica a jej objekty v niektorých miestach rušia existujúce poľné cesty, ktoré sa v rámci stavby preložia. Úpravu týchto poľných ciest riešia SO 130 až 143.

Úpravu existujúcich komunikácií I. až III. triedy a miestnych komunikácií riešia SO 160 až 162, pričom zloženie vozoviek na týchto cestách, vrátane poľných ciest, je rozdielne podľa dopravného zaťaženia a výpočtov vozoviek príslušných stavebných objektov.

Chodníky a spevnené plochy v Brodne, Radoli, Kysuckom Novom Meste a Povine riešia SO 171 až 174. Prístupové cesty na stavenisko, k stavebným objektom, zjazdy na stavenisko, prepojenie diaľnice D3 s cestou I/11 riešia SO 823 až 836.

Mostné objekty, ekodukty

Dispozičné riešenie mostných objektov vychádza z morfológie terénu, typu premošťovaných prekážok a zo smerového a výškového vedenia navrhovanej diaľnice D3 v kategórii D 24,5/80. Mostné objekty premošťujú existujúce komunikácie, vetvy navrhovaných mimoúrovňových križovatiek, železničnú trať Žilina - Čadca, vodný tok rieky Kysuca a iné potoky. Križenie diaľnice D3 s ostatnými komunikáciami je riešené vždy mimoúrovňovo, a to buď navrhovaným mostným objektom na diaľnici D3 premošťujúcim existujúcu komunikáciu, alebo nadjazdom nad D3.

Zakladanie mostov, ale aj múrov, je navrhované na základe geologických podmienok v záujmovom území. Geologické pomery sú podmienené geologickou stavbou územia, geomorfologickými, inžiniersko-geologickými, hydrogeologickými a klimatickými pomermi a tektonickým porušením. Hlavnými geologickými útvarmi v trase diaľnice D3 sú flyšové horniny paleogénu a sedimenty kvartéru v povodí vodného toku - Kysuca. Hladina podzemnej vody je premenlivá. V prípade vhodných základových pomerov (štrkovité alebo poloskalné horniny) sú mosty a múry založené plošne. V prípade zložitých a nepriaznivých základových pomerov sú konštrukcie založené hlbínne na veľkopriemerových pilótach, resp. na mikropilótach.

Spodná stavba je tvorená krajnými železobetónovými oporami a medziľahlými podperami (pri viacpoľových mostoch). Podpery v intraviláne miest a obcí budú architektonicky upravené. Podpery v tokoch budú upravené a opevnené kamenným obkladom nad určitú hladinu vody, aby čo najmenej ovplyvňovali prúdenie vody.

Voľba nosných konštrukcií jednotlivých mostných objektov je zvolená na základe charakteru daného mostu vzhľadom na jeho celkovú dĺžku, počet a rozpätie polí, celkovú šírku mosta, výšku mosta nad terénom a technológie výstavby. Menšie mosty sú navrhované ako jednopolevé s prefabrikovanými nosníkmi. Väčšie mosty sú navrhované ako viacpoľové spojitie konštrukcie. V priečnom reze sú navrhnuté mosty ako doskové, trámové a komorové. V jednom prípade pri premoštení toku Kysuce jedným poľom je uvažovaný zavesený most. Mostné konštrukcie budú monolitické alebo prefabrikované v závislosti od postupu výstavby zo železobetónu, resp. z predpätého betónu. Príslušenstvo na moste je navrhované štandardné. Na mostných rímsach sú navrhované oceľové bezpečnostné záchytné zariadenia - mostné i zábradľové zvodidlá s úroveňou zachytenie H2, príp. H3, resp. zábradlia. Typ a montáž podľa TPV (technických predpisov výrobcu). Výška zábradlia v prípade chodcov je 1,1 m a v prípade cyklistov 1,3 m. Vozovky na mostoch sú živičné hrúbky 90 mm, typ podľa katalógových listov. Mosty väčších dĺžok majú navrhnuté služobné chodníky šírky 0,75 m na základe požiadaviek normy STN 73 6201. Mosty menších rozpätí a nadjazdy poľných ciest sú navrhnuté bez chodníkov. V miestach občianskej zástavby, kde sú prekročené hlukové limity, sú navrhnuté protihlukové steny kotvené do mostných ríms. Mostné závery a ložiská budú individuálne navrhnuté pre jednotlivé typy konštrukcií na základe dilatačných pohybov a zaťaženia na nich pôsobiach. Povrchové odvodnenie mostovky je zabezpečené mostnými odvodňovačmi a odvodnenie izolácie systémovými trúbkami. Odvodnenie je zaústené do zberných potrubí a zvodov. Vyústenie do kanalizačných zberačov, resp. pod most voľne na terén podľa miestnych podmienok. Nivelačné značky budú osadené na nosnej konštrukcii a spodnej stavbe. Na prístupnosť mostov sú navrhnuté obslužné schodiská. Všetky detaily budú spracované v súlade s platnými VL4 - mosty.

Na výstavbu mostných objektov sú navrhované bežne dostupné a používané technológie v závislosti od miestnych podmienok a finančných možností. Nosné konštrukcie sú uvažované monolitické, resp. montované z prefabrikátov. Spodné stavby sú uvažované monolitické. Pri monolitických nosných konštrukciách a menších výškach nad terénom sa uvažuje betonáž na pevnej skruži, v zastavanom

území alebo nad údolím sa navrhuje letmá betonáž. Pri prefabrikovaných nosných konštrukciách sa uvažuje s letmou montážou s využitím žeriavov alebo s výsuvným zavážacím mostom. Výkopy stavebných jám určitých základových konštrukcií (mosty, múry) budú pažené. Je uvažované použitie dočasného oceľového paženia zo štetovnic, resp. záporového paženia.

Návrh ekoduktov vyplynul zo záverov Migračnej štúdie (HBH projekt, spol. s r. o., 08/2020), z dôvodu nutnosti prevedenia migračného tlaku v migračných profiloch identifikovaných v území. V rámci stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa navrhujú ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3 a ekodukt nad preložkou poľnej cesty v km 13,300 D3. Ekodukty sú navrhnuté v súlade s TP067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy.

Ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3 - ekodukt je projektovaný v km 2,781 - 2,864 preložky cesty I/11 (km 13,265 - 13,352 trasy diaľnice D3). Je navrhovaný ponad železničnú trať (ŽSR) a preložku cesty I/11 v tesnej blízkosti železničnej zastávky Brodno. Voľná šírka medzi navádzacím oplatením pre zver je 80,00 m. Stavebný objekt sa navrhuje zakladať hĺbkovo na pilótach votknutých do zdravých hornín.

Zárubné a oporné múry

Oporné múry sú navrhované viacerými typmi s premenlivou výškou v závislosti na výške násypu, napr. múry s poddajným lícom - typu geomur, ktoré pozostávajú z prefabrikovaných betónových tvaroviek a geomreží, monolitické gravitačné a železobetónové uholníkové múry. Zárubné múry sú navrhované s premenlivou výškou v závislosti na výške zárezu, napr. ako gravitačné betónové, uholníkové železobetónové. V miestach veľmi vysokých múrov je navrhované odstupňovanie s lavičkami. Alternatívne je možné použiť zárubné múry z kotvených pilotových stien.

Protihlukové steny a clony proti oslneniu

Návrh protihlukových stien vyplýva z Hlukovej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., DSP 10/2022). Na základe výstupov z modelovania hlukovej záťaže, ktorými sú hlukové mapy, bolo zistené prekročenie prípustných hodnôt hluku z dopravy a boli navrhnuté opatrenia na zníženie nepriaznivého účinku hluku v podobe protihlukových stien. Zároveň sú navrhnuté aj sekundárne opatrenia na budovách (SO 312).

Úpravy tokov

V rámci stavby sa uvažuje s úpravou rieky Kysuca v miestach kríženia toku a mostnými objektami a v miestach, kde by Kysuca svojimi erozívnymi účinkami mohla poškodiť telesá navrhovaných ciest. Ďalej sa uvažuje s úpravou Brodňanky v mieste križovania s navrhovanou diaľnicou D3 tak, aby bola zabezpečená podchodná výška na súbežnom chodníku pre peších popod D3.

Preložky inžinierskych sietí

Všetky dotknuté inžinierske siete sa musia preložiť, resp. upraviť tak, aby vyhovovali príslušným normám a predpisom. Preložky inžinierskych sietí sú súčasťou stavby. V predmetnom území sú evidované rôzne druhy inžinierskych sietí ako napríklad podzemné, aj nadzemné slaboprúdové a oznamovacie vedenia Slovak Telekom, a.s.; potrubné vedenia vodovodov a kanalizácií v správe spoločnosti SeVaK, a.s. Žilina, potrubné rozvody VTL, STL a NTL plynovodov v správe SPP - Distribúcia, a.s.; elektrické vedenia NN, VN a VVN v správe SSE, a.s., Žilina; rozvod VO a kanalizácií v správe miest a obcí Kysucký Lieskovec, Povina, Radoľa, Žilina a Kysucké Nové Mesto.

Prehľadná tabuľka cestných objektov:

SO	Názov stavebného objektu	Kategória cesty	Dĺžka (m)	Plocha vozovky (m ²)	Výkop (m ³)	Násyp (m ³)	Budúci správca
103	Diaľnica D3 km 11,100-22,300	D 24,5/80	10667,29	159841,00	111657,00	1079066,00	NDS, a.s.
112	Preložka cesty I/11	C9,5/60 VETVA A VETVA B	2744,69 + 492,59	24185,00	29739,00	84413,00	SSC IVSC Žilina
112.1	Preložka cesty I/11 - zjazd do časti Žilina - Brodno	C 7,5/50 - VETVA C C 9,5/60 (40)-VET. E	456,415 48,02	4420,00	850,00	14863,00	MsÚ Žilina
112.2	Autobusové zastávky na preložke cesty I/11	zastávka	210,00	1245,00	0,00	0,00	
112.3	Hospodársky zjazd v km 3,015 preložky cesty I/11 vpravo	P4/20	55,48	218,00	45,25	1433,60	UNICARBACK, s.r.o.
115	Úprava cesty III/2053 Povina - Kysucké Nové Mesto	C 9.5/60 (50)	487,41	2563,00	2116,25	16790,00	VÚC ŽSK
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli						SSC IVSC Žilina
130	Poľná cesta na pravom brehu Kysuce	P 4/30	173,79	616,00	326,00	875,00	OÚ Kysucký Lieskovec
131	Poľná cesta na ľavom brehu Kysuce	P 4/30 P4/30 brod	261,12 107.76 122.77	1913,00 417,00	911,00	901,00	
135	Poľná cesta v Brodne žkm 252,600-252,800	P 4,5/30 - 4 m spev.	270,46	1334,00	157,00	3262,00	MsÚ Žilina
137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste	P 4/20 P 3,5/20 - 3 m spev.	213,41 137,53	1381,00	2417,00	1287,00	MsÚ Kysucké Nové Mesto
138.1	Úprava poľnej cesty v km 20,300	P 4,5/30 - 4 m spev.	685,54	3214,00	929,00	3853,00	
138.2	Úprava poľnej cesty v km 20,300	P 4,5/30 - 4 m spev. P 4/20	637,85 164.05	3522,00	1027,00	3059,00	OÚ Povina
139	Poľná cesta v Brodne žkm 253,400 - 254,500	P4/30	1030,62	3593,00	906,00	1625,00	MsÚ Žilina
140	Úprava poľnej cesty v Kysuckom Novom Meste	P 4,5/30 - 4 m spev P 4,5/30 - 4 m spev.	151,44 1476,98	6837,00	5152,00	5584,00	MsÚ Kysucké Nové Mesto
142	Poľná cesta v km 2,400 - 2,750 preložky cesty I/11 vpravo	P 4/20	409,08	1379,00	350,50	3520,00	MsÚ Žilina
143	Zjazd z preložky cesty I/11 k železničnej zastávke Brodno	P 4/20	90,70	353,00	96,00	4058,00	
160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy	pôvodná	9456,00	100595,00	0,00	0,00	SSC IVSC Žilina
161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy	pôvodná	12178,00	85653,00	0,00	0,00	VÚC ŽSK
161.1	Úprava jestvujúcej komunikácie III/2041	pôvodná	740,00	8880,00	0,00	0,00	NDS, a.s.
162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií	pôvodná	4988,00	30828,00	2048,00	0,00	MsÚ Kysucké Nové Mesto
171	Chodník v km 1,700 a 3,000 preložky cesty I/11	MN - D3	347,04	714,20	0,00	1520,00	MsÚ Žilina
172	Chodník na ceste I/11 a III/2052 Radoľa - KNM						OÚ Radoľa
173	Chodník v km 18,340 D3						

SO	Názov stavebného objektu	Kategória cesty	Dĺžka (m)	Plocha vozovky (m ²)	Výkop (m ³)	Násyp (m ³)	Budúci správca
174	Chodník na ceste III/2053 Povina - KNM	chodník - š. 2,75m	455,00	412,50	0,00	0,00	MsÚ Kysucké Nové Mesto
175	Úprava spevnených plôch ČSPL Radoľa						Majitelia ČSPL v Radoli
176	Prístupová cesta a spevnené plochy skladu posypovej soli						NDS, a.s.
177	Úprava chodníka pod mostom na D3 v Brodne						MsÚ Žilina
823	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,350 D3	P 5/30	333,40	1445,00	1134,00	762,00	Zhotoviteľ stavby
824	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,600 D3	P 5/30	709,81	3161,00	5140,00	7065,00	
826	Prístupová cesta na stavenisko v km 14,900	P 5/30	101,73	533,00	818,00	438,00	
828	Prístupová cesta na stavenisko v km 19,300	P 5/30	629,28	2808,00	3483,00	3469,00	
833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11	P 5/30	54,81	295,00	361,00	244,00	
834	Prepojenie D3 s preložkou cesty I/11 počas výstavby v km 11,300 D3	Vetva 7/40	285,80	433,00	1500,00	1986,00	
835	Dočasné napojenie D3 na I/11	C 9,5/40 C 7,58/40	277,94 405,93	20334,00	5372,00	8503,00	NDS, a.s.
836	Prepojenie cesty I/11 v km 439,500 so Zábřežnou ulicou počas výstavby	C 8,5/30	97,32	577,50	380,00	180,00	Zhotoviteľ stavby

Prehľadná tabuľka mostných objektov:

SO	Názov stavebného objektu	Typ NK Popis	Šikmosť (°)	Počet polí	Rozpätia (m)	Šírka medzi obrub. (m)	Dĺžka mosta (m)	Dĺžka premostenia (m)	Plocha mosta (m ²)	Budúci správca
201	Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339	Spriahnutá nosná konštrukcia z predpätých tyčových prefabrikátov spriahnutých ŽB spriahovacou doskou	90	ĽM: 3 PM: 3	ĽM: 32,25+33,0+32,25 PM: 32,25+33,0+32,25	ĽM: 11,25 PM: 11,25	ĽM: 109,5 PM: 109,5	ĽM: 95,5 PM: 95,5	ĽM: 1193,75 PM: 1193,75	NDS, a.s.
202	Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	Spojité komorová monolitická z dodatočne predpätého betónu	90	ĽM: 4 PM: 4	ĽM: 46+2x58+46 PM: 46+2x58+46	ĽM: 11,25 PM: 11,25	ĽM: 224,4 PM: 224,4	ĽM: 205 PM: 205	ĽM: 2593,25 PM: 2593,25	
226	Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a D3	Spojité dvojtrámová monolitická z dodatočne predpätého betónu	90	Vetva A: 12 Vetva B: 4	Vetva A: 7,75-14,50 Vetva B: 7,75	Vetva A: 12 Vetva B: 6	Vetva A: 354,60 Vetva B: 115,80	Vetva "A": 339,62 Vetva "B": 108,86	Celý most: 5032,20	SSC IVSC Žilina

SO	Názov stavebného objektu	Typ NK Popis	Šikmosť (°)	Počet polí	Rozpätia (m)	Šírka medzi obrub. (m)	Dĺžka mosta (m)	Dĺžka premostenia (m)	Plocha mosta (m ²)	Budúci správca
227	Most na D3 nad potokom Brodňanka v km 12,510 D3	Monolitický, železobetónový, integrováný jednopoľový rám	90	ĽM: 1 PM: 1	ĽM: 11,65 PM: 11,65	ĽM: 11,25 PM: 11,25	ĽM: 22,70 PM: 23,30	ĽM: 11,00 PM: 11,00	ĽM: 137,50 PM: 137,50	NDS, a.s.
228	Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	Spojité komorová monolitická z dodatočne predpätého betónu	90	ĽM DC1: 11 ĽM DC2: 11 PM: 10	ĽM DC1: 34+5x46+ 3x48+44+32 ĽM DC1: 32+9x40+ 32 PM: 32+4x42+4x 44+32	ĽM: 11,25 PM: 11,25	ĽM: 925,80 PM: 421,80	ĽM: 910,00 PM: 406,00	ĽM: 11511,50 PM: 5135,90	
229	Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	Spojité trémová konštrukcia z prefabrikovaných nosníkov spriahnutých monolitickou doskou	90	11	25,0+9x30,0+25,0	11,25	329,00	320,20	4050,53	
230	Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou	Spojité komorová monolitická z dodatočne predpätého betónu	90	ĽM: 7 PM: 7	Ľ M:35+50+50+50+50+50+35 PM:35+50+50+50+50+50+35	ĽM: 11,25 PM: 11,25	ĽM: 324,00 PM: 331,00	ĽM: 311,83 PM:314,38	ĽM: 3944,65 PM: 3976,90	
233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	Komorová monolitická z dodatočne predpätého betónu	90	ĽM: 8 PM: 8	ĽM :46+58+58+82+105+100+72+53 PM:36+43+48+72+95+100+105+73	ĽM: 12,5511,25 PM: 11,2513,25	ĽM: 537,4 PM: 541,4	ĽM: 529,0 PM: 529,0	ĽM: 7098,0 PM: 7555,0	
237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	Spojité, dvojtrémová, komorová konštrukcia. Dodatočne predpätá z monolitického betónu	90	ĽM: 8 PM: 7	ĽM:64+95+95+77+58+53+48+36 PM:64+95+95+77+58+53+38	11,25	ĽM: 535,7 PM: 489,7	ĽM : 523,5 PM: 477,5	ĽM: 6 622,28 PM: 6 040,38	VÚC ŽSK
238	Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3	Trémová monolitická z predpätého betónu	90	8	26+30+4x33,2+30+26	9,9-12,855	256,4	242,8	3601,87	

SO	Názov stavebného objektu	Typ NK Popis	Šikmosť (°)	Počet polí	Rozpätia (m)	Šírka medzi obrub. (m)	Dĺžka mosta (m)	Dĺžka premostenia (m)	Plocha mosta (m ²)	Budúci správca
240	Most na D3 v km 20,270 nad poľnou cestou	Spriahnutá nosná konštrukcia z predpätých tyčových prefabrikátov spriahnutých ŽB spriahovacou doskou	82,5	1	21,5	11,25	40,0	19,39	ĽM: 246,05 PM: 225,50	N DS, a . s .
242	Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne	Spojité trémová konštrukcia z prefabrikovaných nosníkov spriahnutých monolitickou doskou	90	4	25,5+2x30,0+25,5	9,50	114,60	109,60	1315,20	SSC IVSC Žilina
247	Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	Nosná konštrukcia pozostáva z 3 dilatačných celkov. Spojité, dvojtrémová, komorová konštrukcia. Dodatočne predpätá z monolitického betónu	90	DC1- ĽM: 5 DC2- ĽM: 9 DC3- ĽM: 6 DC1- PM: 5 DC2- PM: 8 DC3- PM: 8	DC1-ĽM:64+95+95+95+64 DC2-ĽM:46+7x58+46 DC3-ĽM:46+4x58+46 DC1-PM:64+95+95+95+64 DC2-PM:46+6x58+46 DC3-PM:46+6x58+46	11,25	ĽM: 1244,0 PM: 1302,0	Ľ M: 1239,0 PM: 1297,0	ĽM: 15 673,35 PM: 16 407,05	NDS, a.s.
248	Ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3	Spriahnutá nosná konštrukcia z predpätých tyčových prefabrikátov spriahnutých ŽB spriahovacou doskou	86,6	2	2x(17,5-22,5)	80,0	66,1-71,45	33,2-43,2	3051,12	
248.1	Ekodukt nad preložkou poľnej cesty v km 13,300 D3	prefabrikovaná klenbová presýpaná konštrukcia	90	1	8,4	85,0	11,06	7,96	676,6	
249	Lávka na chodníku pre peších v Brodne	Prefabrikovaná nosná konštrukcia z UPHC	90	1	6,0	2,18	8,02	5,32	11,6	MsÚ Žilina

Prehľadná tabuľka zárubných a oporných múrov:

SO	Názov stavebného objektu	Typ konštrukcie popis	Dĺžka konštrukcie (m)	Výška konštrukcie (m)	Plocha konštrukcie (m ²)	Budúci správca
264	Oporný múr v km 12,620-13,095 vľavo	Dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: jestvujúci gravitačný oporný múr, znížený a obložený náhradnými obkladovými žel. bet. prefabrikátmi 2. stupeň - horný: kotvená pilótová stena s ťahovými mikropilótami	501,2	6,0	2364,0	NDS, a.s.
265	Oporný múr v km 13,095-13,355 vľavo	Dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: kotvená pilótová stena s ťahovými mikropilótami 2. stupeň - horný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou	163,4	7,8	1115,0	
266	Oporný múr v km 13,685-14,180 v strede	Dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: kotvená pilótová stena s ťahovými mikropilótami 2. stupeň - horný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou	497,1	10,8	3756,0	
268	Oporný múr v km 14,491-14,814 v strede	Dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: kotvená pilótová stena s ťahovými mikropilótami 2. stupeň - horný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou	341,5	9,1	2721,0	
272	Oporný múr na c.I/11 km 1,643-1,743 vľavo a 1,667-1,743 vpravo	Obojstranný dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou 2. stupeň - horný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou	224,0	9,6	1395,0	SSC IVSC Žilina
273	Oporný múr na c.I/11 km1,845-1,957 obojstranne	Obojstranný dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou 2. stupeň - horný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým opevnením z prefabrikovaných betónových panelov a s horizontálnou geosyntetickou výstužou	238,0	8,5	1232,0	

Prehľadná tabuľka protihlukových stien:

SO	Názov stavebného objektu	Typ konštrukcie popis	Dĺžka konštrukcie (m)	Výška konštrukcie (m)	Plocha konštrukcie (m ²)	Budúci správca
284	Protihluková stena na D3 v km 11,493 - 14,191 vľavo	jednostranne pohltivá a odrazivá	2714,0	3,30 - 6,40	14123,0	NDS, a.s.
285	Protihluková stena na D3 v km 11,608 - 13,100 vpravo	jednostranne pohltivá	1505,0	6,4	9517,0	
286	Protihluková stena v km 16,230 D3 - 0,022 vetvy C križovatky KNM vľavo	odrazivá	352,0	4,15 - 4,65	1540,0	
287	Protihluková stena na D3 v km 16,375 - 16,755 vľavo	jednostranne pohltivá	356,0	4,60	1650,0	
288	Protihluková stena na D3 v km 14,475 - 15,800 vľavo	jednostranne pohltivá	1328,8	4,00 - 4,60	5533,0	
289	Protihluková stena na D3 v km 14,350 - 16,100 vpravo	jednostranne pohltivá	1751,0	4,00 - 4,60	7749,0	
295	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,310 - 2,375 vpravo	jednostranne pohltivá	1078,0	3,80 - 4,50	4234,0	SSC IVSC Žilina
298	Clona proti oslneniu na preložke cesty I/11 km 2,4002,779 vľavo	samonosná oceľová konštrukcia	378,0	3,50	1323,0	
299	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 0,665 - 2,100 vľavo	obojsstranne pohltivá	1442,0	3,85 - 4,75	5993,0	
302	Protihluková stena na D3 v km 19,400 - 20,248 vpravo	jednostranne pohltivá	853,0	5,60	4795,0	NDS, a.s.
306	Protihluková stena v km 0,300 vetvy D križovatky KNM - 19,746 D3 vľavo	jednostranne pohltivá a odrazivá	3125,0	4,00 - 5,60	14299,0	
306.1	Protihluková stena na D3 v km 19,899 - 20,350 vľavo	odrazivá	452,0	4,00	1866,0	
306.2	Protihluková stena na D3 v km 20,600 - 21,000 vľavo	odrazivá	401,0	3,95	1594,0	
306.3	Protihluková stena na D3 v km 21,396 - 21,912 vľavo	Jednostranne pohltivá	515,0	4,40	2269,0	
307	Protihluková stena v km 0,205 vetvy B križovatky KNM - 19,275 D3 vpravo	jednostranne pohltivá a odrazivá	2492,0	4,00 - 5,70	10818,0	
308	Protihluková stena na D3 v km 22,140 - 22,300 vpravo	jednostranne pohltivá	160,0	4,10	716,0	

Prehľadná tabuľka úprav tokov:

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka úpravy (m)	Správca
362	Úprava toku Kysuce č.1 - okres Žilina	1022,0	SVP, š.p.
363	Úprava Brodnianky	81,0	
364	Úprava toku Kysuce č.2 - okres Kysucké Nové Mesto	2191,0	
365	Úprava ľavostranného bezmenného prítoku v rkm 4,805 toku Kysuce	151,0	NDS, a.s.

Prehľadná tabuľka potrubných vedení:

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka vedenia (m)	Profil (mm)	Materiál	Správca
Kanalizácie					
501	Kanalizácia diaľnice D3 km 11,100-22,300	14491,0	DN200-DN600, DN800, DN1000	PP / PVC / OLS	NDS, a.s.
502	Preložka výtlačnej kanalizácie DN100 v km 19,775 D3	234,5	DN100	HDPE	SeVaK, a.s. Žilina
506.1	Úprava prírodných potrubí do ČOV v obci Kysucký Lieskovec - kanalizácia	408,5	DN300, DN1000	PP / PVC	OÚ Kysucký Lieskovec
515	Úprava kanalizácie v km 16,710 D3	127,0	DN400	OLS	SeVaK, a.s. Žilina
520	Úprava splaškovej kanalizácie obce Radofa	80,5 + 49,3	DN100 / DN200	HDPE/PVC	OÚ Radofa
522	Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste	15,5	DN600	PP	SeVaK, a.s. Žilina
525	Úprava kanalizácie ČSPL v Radoli	25,6	DN150, DN200	PP/PVC	Majitelia ČSPL v Radoli
526	Kanalizácia cesty III/2053	146,3	DN200, DN300	PP/PVC	VÚC ŽSK
Vodovody					
506.2	Úprava prírodných potrubí do ČOV v obci Kysucký Lieskovec - vodovod	101,5	DN32/DN80	PE/HDPE	OÚ Kysucký Lieskovec
521	Preložka vodovodu DN 800 km 21,338-22,300	876,7	DN800	Liatina TvL	SeVaK, a.s. Žilina
542	Úprava vodovodu DN 800 v km 13,200-13,600 D3	33,0 + 649,5 + 256,0	DN300, DN800, DN500	Liatina TvL	
543	Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3	159,5	DN800	Liatina TvL	
552	Úprava vodovodu na časti stavby č.138 v km 20,270 D3	91,5	DN80	Liatina TvL	
592	Úprava vodovodu ČSPL v Radoli	72,0	DN32/DN80	HDPE	Majitelia ČSPL v Radoli
Plynovody					
794	Úprava VTL plynovodu v km 15,830 D3	45,6	300	oceľ	SPP, a.s. Žilina
795	Preložka STL plynovodu DN 300 v km 17,950 D3	38,0	160,225,315	PE	
802	Preložka STL plynovodu na prepojení plynu Povina - Kysucké Nové Mesto	200,0	225	PE	

Prehľadná tabuľka elektrických vedení:

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka vedenia (m)	Typ vedenia	Materiál	Správca
Silnoprúdové vedenia VN					
611	Preložka 22 kV prípojky Biomasa, km 22,276	399,268,23	2xVN káblové zemné, 1xVN vzdušné-holé vodiče	2x3xNA2XS(F)2Y 1x240RM/25 12,7/22kV, 70-AL1/11-ST1A	SSE, a.s. Žilina
671	Preložka VN 22 kV km 13,715 D3	1215	VN vzdušné-holé vodiče	122-AL1/20-ST1A	
672	Preložka VN 22 kV km 14,780 D3	403	VN vzdušné-holé vodiče	122-AL1/20-ST1A	
673	Preložka VN 22 kV km 15,465 D3	291	VN vzdušné-holé vodiče	122-AL1/20-ST1A	
674	Preložka VN 22 kV km 16,746 D3	394	VN vzdušné-holé vodiče	122-AL1/20-ST1A	
675	Preložka VN 22 kV km 17,653 D3	332,1384,86,200	VN vzdušné-holý vodič VN zemné káblové VN zemné káblové VN vzdušné-káblové	122-AL1/20-ST1A NA2XS(F)2Y 1x240RM/25 12,7/22kV NA2XS(F)2Y 1x150RM/25 12,7/22kV DISTRI 20 3x95+50	
676	Preložka VN 22 kV km 17,450-18,000 D3	686	VN zemné káblové	NA2XS(F)2Y 1x240RM/25 12,7/22kV	
677	Preložka VN 22 kV km 20,115 D3	643	VN vzdušné-holé vodiče	122-AL1/20-ST1A	
682	Preložka VN 22 kV km 1,040-2,060 c.I/11	1,118,351,166	VN vzdušné holé vodiče VN vzdušné-kábel VN zemné káblové	122-AL1/20-ST1A Distri 20 3x95+5 NA2XS(F)2Y 1x150RM/25 12,7/22kV	
683	Preložka VN 22 kV km 2,260 c.I/11	545	VN vzdušné holé vodiče	70-AL1/11-ST1A	
688	Preložka TS km 17,965 D3	1	kiosková trafostanica	EH8 var.B	SeVaK, a.s. Žilina
689	Preložka TS km 14,780 D3	56	VN zemné káblové	NA2XS(F)2Y 1x150RM/25 12,7/22kV	
690	Preložka TS km 1,0 cesty I/11	1	kiosková trafostanica	EH8 var.B	SSE, a.s. Žilina
691	Preložka prípojky VN k TS v km 1,0 c.I/11	154	VN zemné káblové	NA2XS(F)2Y 1x240RM/25 12,7/22kV	
695	Preložka TS pre ČSPL v Radoli	1; 32	kiosková trafostanica VN zemné káblové	EH8 var.B NA2XS(F)2Y 1x150RM/25 12,7/22kV	Majitelia ČSPL v Radoli
Silnoprúdové vedenia VVN					
705	Úprava VVN 400 kV č.404 v km 16,0 D3				SEPS, a.s. Bratislava
Vedenia NN					
628	Preložka rozvodov NN v km 1,800 c.I/11	60	nn káblové vedenie	1-AYKY-J 4B-3x240+120, CYKY-J 4x16	SSE, a.s. Žilina
629	Prípojky NN pre ISD	135, 615, 320	nn káblové vedenie	CYKY-J 4B-3x70+50, CYKY-J 4B-3x120+70	NDS, a.s.
630	Úprava VO na ceste III/2095 v Brodne	132	nn káblové vedenie-vzdušné	1-AES 2x16	MsÚ Žilina
631	Preložka 0,4 kV prípojky na ČOV - Kysucký Lieskovec, km 22,179 D3	258	NN káblové zemné	2x NAYY-J 4x240	SSE, a.s. Žilina
632	Prípojka NN pre sklad posypovej soli	180	nn káblové vedenie	1-AYKY-J 4x35	NDS, a.s.
633	VO v Brodne	180	nn káblové vedenie	CYKY-J 4x10	MsÚ Žilina

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka vedenia (m)	Typ vedenia	Materiál	Správca
634	Osvetlenie komôr mostov a NN prípojky	415, 251, 176, 762, 310, 675	nn káblové vedenie	CYKY-J 4B-3x70+50, CYKY-J 4B-3x120+70, CYKY-J 4x35	NDS, a.s.
635	Prejazdové osvetlenie pre cestnú časť ekoduktu	700, 350, 150, 40, 50, 50 100, 100	nn kabelové vedenie	systémový kábel_J 3x2.5, 1-CxKh-RJ_5x10, 1-CxKh-R-O_2x2.5, CYKY_J 3x70+50, CYKY_J3x2.5, CYKY_O 2x2.5, 1- CXKH-R-J 1x25 zž, 1-CXKH-R-J 1x6 zž	
639	Preložka NN vedenia v km 16,920 D3	657	nn káblové vedenie-vzdušné	xx	
640	Preložka NN vedenia v km 17,965-18,030 D3	229, 88	NN vzdušné-holé vodiče NN zemné káblové	AlFe6 4x70 NAYY-J 4x240	SSE, a.s. Žilina
644	Preložka rozvodov NN k TS v km 1,0 c.I/11	140.7	nn káblové vedenie-vzdušné, nn- vedenie vzdušné	RETILENS 4x95+16 (resp.alt.), AlFe 4x60/14+1x25/4	
649	Preložka VO v km 17,600-18,080 D3 na c.I/11	106	nn káblové vedenie	CYKY-J 4x10	OÚ Radoľa
650	Preložka VO na c. III/2053	510	nn káblové vedenie	CYKY-J 4x10	OÚ Povína
657	Preložka vedenia NN km 12,475 D3	240	nn káblové vedenie	1-AYKY-J 4B-3x120+70	SSE, a.s. Žilina
685	Preložka NN vedenia pre ČSPL v Radoli	97	NN zemné káblové vedenie	NAYY-J 4x120	Majitelia ČSPL v Radoli
686	Úprava VO ČSPL v Radoli	65	nn káblové vedenie	CYKY-J 4x10	
692	Úprava CSS v Radoli	xx	nerieši sa	xx	Alam, s.r.o. Bratislava
693	Úprava VO na chodníku pre peších v km 18,350 D3	72	nn káblové vedenie	CYKY-J 4x10	MsÚ Kysucké Nové Mesto
Slaboprúdové a optické vedenia					
710	Preložka miestneho kábla v km 12,515 D3	80	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 50XN0,6	Slovak Teleko, a.s. Bratislava
712	Preložka vedení Slovak Telekom a.s. v km 11,675 D3	90	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 50XN0,8	
713	Preložka miestneho kábla v km 14,875 D3	50	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 10XN0,6	
714	Úprava OOK KNM - Horný Vadičov v km 17,910 D3	47	ochrana a posun existujúcich vedení	existujúce optické a metalické vedenia	
715	Preložka vedení AnTechNet s.r.o. v km 17,855 D3	190	optický zemný kábel a optorúra	72-vláknový opt. kábel a rúra HDPE40	AnTechNet, s.r.o.
725	Úprava POOK Snežnica v km 14,870 D3	121	ochrana a posun existujúcich vedení	existujúce optické vedenia	Slovak Teleko, a.s. Bratislava
726	Ochrana POOK Brodno a miestnych káblov v km 1,820 cesty I/11	17	ochrana existujúcich vedení	existujúce optické a metalické vedenia	
742	Preložka miestnych káblov v km 12,510 D3	885	metalické zemné káble	TCEPKPFLE 10XN0,6, 5XN0,8, 50XN0,8	
743	Preložka miestneho kábla v km 13,100 až 13,600 D3	585	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 5XN0,8	
746	Úprava TF kábla v km 1,755 preložky c.I/11	45	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 50XN0,6	

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka vedenia (m)	Typ vedenia	Materiál	Správca
752	Prekládka vzdušného TF vedenia v km 19,770 D3	150	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 3XN0,6	Slovak Teleko, a.s. Bratislava
753	Demontáž nadzemných TF káblov v km	190	demontáž nadzemných metalických káblov	TCEKYS 1XN0,6, TCEKES 3XN0,6	
755	Preložka TF kábla v km 17,885 D3	85	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 50XN0,6	
756	Preložka TF kábla v km 17,895 D3	80	metalický zemný kábel	TCEPKPFLE 200XN0,6	
759	Preložka optického a TF kábla pre ČSPL v Radoli	335	metalický zemný kábel, optický nadzemný kábel	TCEPKPFLE 3XN0,6, 2-vl. nadzemný OK	
781	Úprava DOK v km 19,730 D3	102	ochrana a posun existujúcich vedení	existujúce optické vedenia	
782	Preložka DK a DKK v km 11,600-13,600 D3	2950	metalický zemný kábel a optorúra	kábel TCEPKPFLE 50XN0,6 a rúra HDPE40	
787	Úprava DOK v km 1,0-3,1 cesty I/11	9909	optický zemný kábel a optorúra	48-vl. OK, 72-vl. OK a rúra HDPE40	
Objekty ŽSR					
699	Úprava VO zastávky ŽSR v Brodne		NN káblové vedenie	CYKY-J 5x16 a CYKY-J 5x6	ŽSR
702	Dočasná a definitívna úprava TV pre ekodukt (most 248)	1402	4x paralelne vn kábel pe každú kofaj	10-AXEKVCEY 1x 500 mm2	
717	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 252,655	790	4x paralelne vn kábel pe každú kofaj	10-AXEKVCEY 1x 500 mm2	
719	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 254,627	1239	4x paralelne vn kábel pe každú kofaj	10-AXEKVCEY 1x 500 mm2	
720	Preložka 6 kV kábla ŽSR v žkm 252,500-252,716		VN káblové vedenie	6-AYKCY 3x35 (VN vedenie)	
722	Preložka 6 kV kábla ŽSR v žkm 254,470 - 254,685		VN káblové vedenie	6-AYKCY 3x35 (VN vedenie)	
723	Preložka kábla zab. zariadenia ŽSR v žkm 252,604-254,820		metalické káblové vedenia slaboprúdové, zemné	ZE 3Px1; ZE 4Px1; ZE 7Px1; ZE 12Px1; ZE 16Px1	
731	Zástavka Brodno, úprava rozhlasového zariadenia		metalické káblové vedenia slaboprúdové, zemné	TCEPKPFLE 1XN0,8mm	
732	Zastávka Brodno, úprava informačného zariadenia		metalické káblové vedenia slaboprúdové, zemné	CYKY 3J2,5mm2 ; FTP 4x2x0,5, FTPz 4x2x0,5	
783	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 254,408	0	x	x	
785	Prekládka DK ŽSR v žkm 252,470 - 254,890 na preložke c.I/11		metalické a optické káblové vedenia slaboprúdové, zemné	TCEPKPFLEZE 25XN0,8; DOK 48vl.; A-02YSTF(L)2YB2Y 4x4x1,4/13x4x0,9	
Informačný systém diaľnice					
792	Informačný systém diaľnice				NDS a.s.
797	Inteligentné dopravné značenie v km 431,230 až km 430,040 cesty I/11				

Zapojenie verejnosti do procesu posudzovania

Aktívna participácia verejnosti nebola identifikovaná v rámci procesu posudzovania navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie, keďže neposlala písomné stanovisko k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti, rozsahu hodnotenia alebo k správe o hodnotení činnosti. V rámci procesu posudzovania navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie nebola identifikovaná dotknutá verejnosť.

III. Úplnosť správy o hodnotení

Správa o hodnotení vychádza z prílohy č. 11 zákona a určeného rozsahu hodnotenia. Na základe rozsahu hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti vypracovala správu o hodnotení spoločnosť DOPRAVOPROJEKT a.s., so sídlom v Bratislave, v decembri roku 2023. Riešiteľmi správy o hodnotení boli RNDr. Dorota Martinková, Ing. Monika Chovanová, Ing. Jakub Jurina, Ing. Peter Božík, Ing. Alexander Krokker PhD., Mgr. Milan Barlog, RNDr. Peter Bačkor, PhD., RNDr. Mária Zuskinová, Ing. Juraj Hamza, RNDr. Branko Brodniansky, RNDr. Mária Némethyová, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová a Mgr. Daniela Sklenárová.

Správa o hodnotení má 317 strán textu a v prílohovej časti obsahuje 4 mapové prílohy (mapy súčasného stavu (raster a ortofotomapa) a mapy vplyvov a opatrení (raster a ortofotomapa), fotodokumentáciu, vizualizácie a 8 štúdií (Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvu na verejné zdravie, Vibračná štúdia, Hluková štúdia, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Primerané posúdenie vplyvu plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000, Exhalačná štúdia, Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy a Migračná štúdia). Správa o hodnotení z formálnej a obsahovej stránky naplňa požiadavky prílohy č. 11 zákona a určeného rozsahu hodnotenia.

V rámci spracovania tohto odborného posudku bola preštudovaná správa o hodnotení, oznámenie o zmene navrhovanej činnosti a stanoviská k nim včítane doplňujúcich informácií, rozhodnutie zo zisťovacieho konania a rozsah hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti, ako aj záznam zo spoločného verejného prerokovania. Bolo overené splnenie požiadaviek na formálnu a obsahovú náplň správy o hodnotení. Pri posúdení formálnej stránky správy o hodnotení sa kládol dôraz na štruktúru správy o hodnotení a formu prezentácie informácií a údajov, vykonaných hodnotení vplyvov aj na prezentáciu použitých metód. Správa o hodnotení je dokument logicky usporiadaný s jasnou štruktúrou tak, aby sa v ňom čitateľ ľahko orientoval. V rámci správy o hodnotení sú efektívne využívané tabuľky, obrázky, grafy, mapy a iná obrazová dokumentácia. Sú efektívne využité prílohy pre detailnejšie údaje, ktoré nie sú nevyhnutné na pochopenie hlavného textu, analýzy a závery sú patrične podopreté údajmi, resp. dôkazmi. Zdroje údajov a informácií sú správne priradené/uvedené/citované a je použitá správna a rovnaká terminológia v celom dokumente. Správa o hodnotení je čitateľná ako jeden dokument s krížovými odkazmi na rôzne časti dokumentu, aby sa čitateľ v dokumente mohol dobre orientovať, pričom prezentácia posudzovania je nestranná a objektívna a obsahuje správne a stručne napísané všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie (napísané bez využitia technickej a odbornej terminológie tak, aby čitateľ dostal všetky informácie, aj keď ho číta ako samostatný dokument).

Pod vyhodnotením úplnosti správy o hodnotení činnosti sa rozumie splnenie formálnych a obsahových požiadaviek kladených na tento dokument podľa zákona, ktorý jasne a pomerne veľmi podrobne určuje štruktúru a obsah správy o hodnotení, ako aj jej náležitosti rovnako pre všetky navrhované činnosti, ktoré sú predmetom hodnotenia.

Správa o hodnotení je úplná, pomerne obsiahla a uvádza relevantné údaje týkajúce sa informácií o navrhovanej zmene činnosti a hodnoteného dotknutého životného prostredia. Správa o hodnotení má dobrú vypovedaciu hodnotu, pričom obsahová náplň kapitol je správna.

Kapitola A. „Základné údaje o navrhovanej činnosti“ popisuje základné údaje o navrhovateľovi (názov, IČO, sídlo, kontakty a meno oprávneného zástupcu navrhovateľa a kontakt a mená kontaktných osôb a miesta na konzultácie) a základné údaje o navrhovanej činnosti (údaje o názve navrhovanej zmene činnosti, jej účele, charaktere, užívateľoch, umiestnení, dôvode umiestnenia v danej lokalite, termínoch začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti, popise technického a technologického riešenia, popise navrhovaného variantu a nulového variantu (kedy by sa navrhovaná zmena činnosti nerealizovala), zdôvodnenie umiestnenia navrhovanej zmeny činnosti a údaje o nákladoch, dotknutých orgánoch a rezortnom orgáne, dotknutých obciach a mestách, o dotknutom samosprávnom kraji a vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej zmeny činnosti presahujúcich štátne hranice. Zároveň uvádza chronológiu vývoja projektu, štúdie, projektové dokumentácie a procesy posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktoré jej predchádzali a týkajú sa navrhovanej činnosti. V kapitole A.II.15 „Povoľujúci orgán“ chýba explicitná informácia, aký orgán bude navrhovanú zmenu činnosti povoľovať podľa osobitných predpisov. Celkovo táto časť správy o hodnotení dáva adekvátny a prehľadný obraz o rozsahu navrhovanej zmeny činnosti a jej základných parametroch, ukazovateľoch a umiestnení.

Kapitola B „Údaje o priamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane zdravia“ popisuje požiadavky na vstupy a údaje o výstupoch. Z hľadiska trvalého a dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov deklaruje nasledujúci záber.

k. ú.	Zábery celkom (ha)	Záber PP			Záber LP		
		Trvalý záber (m ²)	Dočasný záber (m ²)	Záber do 1 roka (m ²)	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)
Brodno	12,9467	2,5491	6,8948	3,5028	2,1703	1,1721	0,7389
Rudinka	0,2231	0	0	0,2231	0	0	0
Oškerda	1,9447	0,0025	0	1,9422	0,0069	0,0947	0,3127
Budatínska Lehota	0,0279	0	0	0,0279	0	0	0,0332
Kysucké Nové Mesto	6,3664	2,0763	0,8749	3,4152	0,1625	2,6272	0,0039
Radoľa	0,722	0	0	0,722	0	0	0,0572
Povina	0,4476	0,0688	0,2344	0,1444	0	0	0
Kysucký Lieskovec	3,0037	1,4535	0,9380	0,6122	0	0	0
Spolu pre celú stavbu	25,6821	6,1502	8,9421	10,5898	2,3397	3,8940	1,1459

Pri uvádzaní záberov poľnohospodárskej pôdy bolo vhodné doplniť aj zábery kvantitatívne údaje o záberoch najkvalitnejších pôd v rámci jednotlivých katastrálnych území. V rámci vstupov sa taktiež definujú požiadavky na odber vody počas výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti a ich zdroj. Súčasťou vstupov je zadefinovanie potrebných základných surovín a bilancia zemných prác, z ktorej vyplýva celkový nedostatok surovín do násypov na úrovni 906 109 m³ z pohľadu celkovej bilancie (výkopy a potreba zemín). Taktiež uvádza základné zdroje surovín. Do násypov cestného telesa sa počíta s maximálnym využitím výkopov z trasy navrhovanej diaľnice. Predpokladá sa využitie materiálu zo sanačných opatrení (výmeny podložia), materiálu zo zemných a skalných zárezov a materiálom z úpravy rieky Kysuce. Na základe posúdenia vyťaženého materiálu z objektov trasy diaľnice sa všetok materiál použije do násypov diaľnice, okrem komunálneho odpadu, ktorý sa odvezie na riadenú skládku. V kapitole adekvátne uvádza energetické zdroje a stavebné objekty, ktorých sa to týka. V rámci nárokov na dopravu a inú infraštruktúru sa uvádzajú dopravné nároky, možné prístupové komunikácie počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti a dopravno-technické opatrenia na zaistenie bezpečnosti verejnej dopravy počas výstavby na dotknutej cestnej sieti včítane preložiek, obmedzení dopravy, obchádzok, úprav na železničnej trati Žilina – Čadca, etapizácie výstavby a prístupu na pozemky. Taktiež je uvedené poloha hlavného stavebného dvora a plochy zariadenia staveniska. Na pozemkoch zariadenia staveniska sa neuvažuje so zriadením miešacích centier na výrobu betónových a asfaltových zmesí. Ako medzisklárky násypového materiálu môžu byť využité všetky navrhované plochy ZS1 – ZS17, osobitne ZS9 a ZS10 v Radoli medzi riekou Kysucou a trasou diaľnice na predrovanie

skalného výlomu z rieky Kysuce. Navyše môže byť ako medziskládka zeminy uvažovaná časť z plochy určenej pre hlavný stavebný dvor (HSD) v km 14,360 – 14,900 medzi cestami I/11 a III/02055. V trase diaľnice sú navrhnuté tiež dočasné depónie (skládky) humusu (SH) SH1 – SH13, ktoré budú slúžiť na medzidepónie humusu z trvalých a dočasných záberov stavby a poloha depónií. Navrhované súbehy a križovania si vyžadujú úpravu niektorých žel. zariadení (preložky inž. sietí, dočasnú a definitívnu úpravu trakčného vedenia) a tiež výluky. Počas úprav dôjde k obmedzeniu železničnej prevádzky v medzistaničnom úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto. Taktiež dôjde k dočasnému zrušeniu zastávky Brodno cca na 1 rok. Počas budovania diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, dôjde taktiež k obmedzeniu verejnej dopravy na ceste I/11. Počas budovania diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto dôjde v 3. etape výstavby k uzavretiu Zábřežnej ulice zo strany od križovatky Brodno. Počas budovania diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto dôjde k obmedzeniu verejnej dopravy na Brodňanskej ulici (obmedzenia budú v 2. etape počas výstavby hornej stavby mostného objektu SO 242 a v čase ukladania nosníkov polí mosta nad Brodňanskou ulicou bude krátkodobo zastavená premávka (vždy cca na 0,5 h)). Dopravné prepojenie Poviny a Kysuckého Nového Mesta po ceste III/2053 bude vylúčené počas budovania SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3. Na umožnenie prístupu na pozemky v k. ú. Povina na pravej strane rieky Kysuce (za Kysucou) počas budovania mosta 238 môžu slúžiť mosty 201 a 202 a poľná cesta 138, ktoré budú vybudované v patričnom predstihu. Napojenie terajšieho štvorpruhu na preložku cesty I/11 na začiatku úseku v km 11,100 pomocou križovatkových vetiev A a B sa vybuduje za čiastočného obmedzenia dopravy - uzatvorenie spevnenej krajnice bude ohraničené betónovým zvodidlom a prenosným dopravným značením. Pri výstavbe podpery č. 4 mosta SO 226 Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a v strednom deliacom páse cesty I/11 bude doprava po etapách usmernená najprv do ľavého pásu a následne do pravého pásu c.I/11, pri obojsmernej doprave v 2 jazdných pruhoch. Po dobudovaní mosta sa doprava po etapách presmeruje na preložku cesty I/11 (SO 112) a vo 4. etape sa terajší štvorpruh v plnej miere uzavrie pre verejnú dopravu. V rámci vstupov sa uvádzajú aj základné informácie o nárokoch na pracovné sily a na zastavané územia včítane demolácie objektov (SO 013 Demolácia mostného objektu v Brodne (v km 13,500 – 13,600 D3), SO 014 Demolácia objektov ZŠ v Brodne, SO 015 Demolácia provizórneho mosta cez Kysucu v Brodne, SO 019 Demolácia objektov bývalého Automotoklubu v Budatínskej Lehote, SO 020 Demolácia objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote, SO 022 Demolácia reklamných objektov pozdĺž cesty I/11). V rámci prípravy územia na výstavbu bude potrebné v koridore stavby, v rámci trvalého a dočasného záberu, odstrániť stromovú a krovitú vegetáciu z trasy. Dôjde k výrubu drevín na nelesných a lesných pozemkoch. Z uvedeného dôvodu bola vykonaná inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa (mimo lesné pozemky), z ktorej vyplýva, že z trasy budúcej diaľnice D3 a ďalších objektov stavby bude potrebné odstrániť celkovo 11 989 ks stromov a 110 245 m² krovitých porastov. Celková plocha lesných pozemkov, ktoré je potrebné vyňať z funkcií lesa predstavuje 7,3796 ha. Výstavba diaľnice D3 si vyžiada zásah, resp. zničenie biotopov európskeho a národného významu na celkovej ploche 394 923 m², z toho 182 747 m² biotopov európskeho významu a 212 176 m² biotopov národného významu, resp. biotopov národného významu s nemapovateľnými fragmentami biotopu Br6. V rámci kapitoly Údaje o výstupoch sú popísané údaje o stave ovzdušia, o odpadových vodách, o odpadoch, hlukovej záťaži, žiarení a iné fyzikálnych poliach a o zápachu a produkcii tepla, pričom sa autori správy o hodnotení odvolávajú aj na spracované štúdie, ktoré sú súčasťou prílohovej časti správy o hodnotení ako napr. exhalačnú, hlukovú a vibračnú štúdiu, alebo iné popisy v rámci správy o hodnotení. V rámci správy o hodnotení však chýba kapitola B.II.7 Dopĺňujúce údaje (napr. významné terénne úpravy a zásahy do krajiny a horninového prostredia) a v rámci uvádzaných druhov odpadov v tabuľkách by bolo vhodné doplniť aj spôsob nakladania s jednotlivými druhmi odpadov. Celkovo je kapitola B popísaná prehľadne a v dostatočnej podrobnosti, aby sa mohol získať prehľad o plánovaných vstupoch a údajoch o výstupoch z navrhovanej zmeny činnosti. V kapitole týkajúcej sa odpadov sú nesprávne uvedené možnosti na zneškodnenie nevhodných zemín a odpadov (nie znečistených zemín a nebezpečných odpadov) z územia stavby, pričom sa uvažovalo aj s odvozom na skládku odpadu v Považskom Chlmci v správe firmy T+T, a.s. Žilina a skládku odpadu Kysucký Lieskovec v správe firmy Služby Kysucký Lieskovec, s.r.o., ktoré majú

momentálne ukončenú prevádzku a nie je možné na týchto miestach zneškodňovať odpad. V tomto kontexte je potrebné aj konštatovať, že výber konkrétnej skládky/skládok odpadu bude na zhotoviteľovi stavby a to za dodržania všetkých požadovaných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov (za súčasného stavu skutkovej podstaty sa teda nebude môcť vyvážať odpad na uvedené skládky odpadov).

Kapitola C. „Komplexná charakteristika a hodnotenie vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia“ vymedzuje hranice dotknutého územia, popisuje charakteristiku stavu životného prostredia dotknutého územia a charakterizuje existujúce zdroje znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie. Zároveň hodnotí vplyvy navrhovanej zmeny činnosti (počas výstavby a prevádzky) na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane obyvateľstva, jeho zdravia a aktivít, navrhuje opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a zdravie, porovnáva variant navrhovanej zmeny činnosti s nulovým variantom) a vyhodnocuje optimálny variant, navrhuje monitoring a poprojektovú analýzu, uvádza metódy použité v procese hodnotenia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a spôsob a zdroje získavania údajov o súčasnom stave životného prostredia v území, kde sa má navrhovaná zmena činnosti realizovať, ako aj nedostatky a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení, prílohy k správe o hodnotení, všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie, vyhodnotenie splnenia špecifických požiadaviek na správu o hodnotení uvedených v rozsahu hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti, zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy o hodnotení podieľali, zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré sú k dispozícii u spracovateľa správy o hodnotení, resp. u navrhovateľa a ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení a dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu spracovateľa správy o hodnotení a navrhovateľa. Charakteristika stavu životného prostredia dotknutého územia je spracovaná prehľadne a s relevantnými údajmi. Kapitola uvádza údaje a informácie o geomorfologických pomeroch územia, geologických pomeroch, inžinierskogeologických pomeroch územia, o geodynamických javoch a seizmicite územia, zdrojoch nerastných surovín, stave znečistenia horninového prostredia, o pôdnych pomeroch, kvalite pôd, náchylnosti pôd na mechanickú a chemickú degradáciu, kvalite a stupni znečistenia pôd, klimatických pomeroch, o stave znečistenia ovzdušia, hydrologických pomeroch, o povrchových, podzemných, termálnych a minerálnych vodách, prameňoch a zdrojoch vôd, o vodohospodársky chránených územiach a stave znečistenia povrchových a podzemných vôd. Taktiež sú tu uvedené informácie a údaje živočíchov a rastlín, chránených, vzácnych a ohrozených biotopov a druhov a o významných migračných koridoroch živočíchov. Obsahuje taktiež popis štruktúry a scenérie krajiny, krajinného obrazu a chránených území podľa osobitných predpisov a o ich ochranných pásmach (národná sieť chránených území, Európska sieť chránených území a medzinárodná sieť chránených území), o chránených stromoch a prvkoch územného systému ekologickej stability. V rámci popisu o dotknutom obyvateľstve sú uvedené demografické údaje, údaje o zdravotnom stave obyvateľstva, informácie o sídlach, priemysle, poľnohospodárstve, lesnom hospodárstve, rekreácii a cestovnom ruchu, doprave, infraštruktúre, kultúrnych a historických pamiatkach a pozoruhodnostiach, o archeologických náleziskách, paleontologických náleziskách a významných geologických lokalitách. Súčasťou je aj charakteristika existujúcich zdrojov znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie, zaťaženia prostredia hlukom, vibráciami, žiarením, nelegálnymi skládkami odpadov a inváznymi druhmi rastlín. V závere kapitoly je popísané komplexné zhodnotenie súčasných environmentálnych problémov a celková kvalita životného prostredia – syntéza negatívnych a pozitívnych faktorov, pričom je zadaná zraniteľnosť horninového prostredia, povrchových a podzemných vôd, pôd, ovzdušia, fauny a flóry a ich biotopov, faktorov pohody a kvality života človeka. V zmysle zákona je uvedené aj posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná zmena činnosti nerealizovala (vplyvy na obyvateľstvo, doprava, hluk, vplyvy na ovzdušie, pôdy, vodu, biotu a funkčné využitie územia a sídla) a súlad navrhovanej zmeny činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou.

Z pohľadu úplnosti správy o hodnotení v tejto kapitole v prípade str. 94 „Rak riečny (*Astacus astacus*)“ – mal byť uvedený aj výskyt zistený komplexným mapovaním Vadičovského potoka: Drengubiak, P. & Václavová, Z. 2021. Výskyt raka riečneho (*Astacus astacus*) vo Vadičovskom potoku (Orografický celok Kysucká vrchovina). In: Naturae Tutela č. 21. Liptovský Mikuláš, s 77 - 85. a na str. 96 „Cicavce“ v prípade bobra (*Castor fiber*) mal byť uvedený údaj, že bobor vodný sa na rieke Kysuca v riešenom území vyskytuje na niekoľkých lokalitách a na str. 177 „Vplyvy na cicavce“ mal byť doplnený bobor vodný a vplyvy vo vzťahu k tomuto druhu (predovšetkým rušenie druhu počas výstavby, záber biotopu lužného lesa ako potravinovej bázy druhu).

Pre komplexnosť popisu navrhovaného stavebno-technického riešenia navrhovanej zmeny činnosti by bolo vhodné, aby súčasťou správy o hodnotení ako príloha bola aj projektová dokumentácia, z ktorej sa odvíjal popis navrhovanej zmeny činnosti, ktorá by tým pádom uvádzala všetky detailné informácie o jednotlivých stavebných objektoch a prevádzkových súboroch, avšak je potrebné podotknúť, že uvedené zákon nepožaduje. Na základe uvedeného je toto konštatovanie potrebné brať iba ako odporúčanie do budúcnosti a odvíja sa od špecifických požiadaviek uvádzaných v rámci vydaného rozsahu hodnotenia, kde viaceré požiadavky smerujú k potrebe uvádzania a grafického znázornenia detailných informácií, až na úroveň jednotlivých stavebných objektov a prevádzkových súborov.

V rámci kapitoly týkajúcej sa hodnotenia predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti boli vyhodnotené adekvátnym spôsobom vplyvy na obyvateľstvo (hluky z dopravy, vplyv emisií z dopravy, vplyv vibrácií, prírodnej rádioaktivity – radónové riziko, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti, narušenie pohody a kvality života, vplyv na verejné zdravie a prijateľnosť činnosti pre obce) a to aj na základe vykonaných štúdií pre potreby navrhovanej zmeny činnosti (Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvu na verejné zdravie, Vibračná štúdia, Hluková štúdia a Exhalačná štúdia), vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery (ako napr. skládky, antropogénne návažky, vplyv na geodynamické javy a vplyvy na osobitne chránené objekty v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.), vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy, pričom boli využité aj závery posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy, vplyvy na ovzdušie, pričom boli využité aj závery Exhalačnej štúdie, vplyvy na vodné pomery (na povrchové a podzemné vody a na vodné zdroje), vplyvy na pôdu, vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy, pričom boli využité aj závery z inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho a národného významu a boli hodnotené osobitne aj vplyvy na chránené, vzácne, ohrozené druhy a ich biotopy a vplyvy na migračné koridory živočíchov (boli využité aj závery migračnej štúdie, vplyvy na krajinu (štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz), vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma (vplyvy na územia národnej siete chránených území, vplyvy na územia sústavy Natura 2000), pričom boli využité aj výsledky Primeraného posúdenia vplyvu plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000, vplyvy na územný systém ekologickej stability, vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme (na poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo, priemyselnú výrobu, sídla, dopravu a rekreáciu, cestovný ruch a služby), vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská a riziká výskytu nevybuchnutej munície, vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality, vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a kumulatívne vplyvy (počas výstavby a prevádzky diaľnice D3 aj vo vzťahu ku plánovaným aktivitám v území. Súčasťou hodnotenia bola aj priestorová syntéza vplyvov činnosti v území, komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi a prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie. Opatrenia NAVRHNUTÉ NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE (územnoplánovacie opatrenia, technické a technologické opatrenia - na ochranu horninového prostredia a reliéfu, na ochranu pracovníkov pred zvýšeným ožiarением z radónu, na ochranu povrchových a podzemných vôd, na ochranu ovzdušia, na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami, na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu, na ochranu pôdy, na ochranu krajiny a to aj v súvislosti so začlenením technického diela do krajiny a na ochranu archeologických

pamiatok, ako aj organizačné a prevádzkové opatrenia) boli adekvátne zvolené vo vzťahu ku identifikovaným vplyvom navrhovanej zmeny činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva a vychádzajú aj z vypracovaných štúdií. S porovnaním navrhovaného variantu s nulovým variantom a ich hodnotením včítane identifikovania pozitív a negatív a výberom optimálneho variantu možno súhlasiť, pričom zvolená metóda hodnotenia na základe rating systému bola adekvátne so zreteľom na charakter, veľkosť a rozsah navrhovanej zmeny činnosti, technológiu a umiestnenie, pričom nechýbalo zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu. Program monitorovania bol navrhnutý v zmysle technického predpisu TP 050 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie (MDVRR SR, účinnosť od 01. 07. 2022), ktorá predstavuje integrujúci dokument pre jednotný prístup k návrhu, realizácii a vyhodnocovaniu monitoringu vplyvov výstavby a prevádzky dopravných stavieb na životné prostredie. Návrh rozsahu monitoringu vyplynul zo záverečného stanoviska MŽP SR vydaného pre navrhovanú činnosť Diaľnica D18 v úseku Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto dňa 27. 07. 1998 a záverečného stanoviska číslo 1823/2018-1.7/dj, zo dňa 13. 04. 2018 vydaného MŽP SR k správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, súťažných podkladov vypracovaných NDS a.s. Bratislava, ako aj z vykonaných prieskumov na predmetnom úseku navrhovanej Diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. Základom pre monitorovanie výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti je, aby boli vstupné kvalitatívne a kvantitatívne údaje známe pre jednotlivé zložky monitorovacieho systému už pred začiatkom výstavby navrhovanej zmeny činnosti, aby bolo možné porovnávať výsledky nameraných a zistených ukazovateľov monitorovacieho systémov podľa jednotlivých fáz monitorovania (počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti). Možno len súhlasiť s tým, že monitorovacie aktivity vo vzťahu k výstavbe a prevádzke diaľnice D3 by mali byť zabezpečované ako systematicky vykonávaná činnosť podľa vopred stanovených zásad, upravených projektom monitorovania vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice na životné prostredie. Na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení správa o hodnotení navrhuje v súlade s vypracovanými časťami M01 Projekt monitoringu ŽP a M02 Projekt GT monitoringu (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023) v rozsahu monitoring hluku, ovzdušia (imisií), bioty a vôd a geotechnický monitoring. Obsahom projektu monitoringu bude výber prvkov (bodov, plôch, línií) monitorovacej siete, stanovenie rozsahu sledovaných charakteristík (parametrov), dokumentujúcich vplyv výstavby a prevádzky diaľnice na jednotlivé zložky životného prostredia, výber metodík a metód monitoringu, stanovenie časového harmonogramu zberu údajov, vrátane frekvencie a početnosti za obdobie, technické zabezpečenie monitorovacích aktivít, výber metód spracovania, vyhodnocovania a uchovávanía údajov. Pri spracúvaní projektov monitoringu je potrebné zachovať časové členenie na monitoring pred výstavbou (rok pred začatím výstavby), počas výstavby a počas prevádzky (v prvom roku po uvedení cestnej stavby do prevádzky a počas prevádzky podľa časového harmonogramu uvedeného pri jednotlivých zložkách ŽP). Monitorovacie aktivity je potrebné zahájiť dostatočne skoro pred výstavbou z dôvodu zistenia počiatočného stavu ako porovnávacej bázy. Monitoring musí kontinuálne pokračovať počas výstavby so zameraním sa na stavebnú činnosť a jej vplyvy. Počas celého obdobia monitorovania je nevyhnutné zachovanie jednotnosti metodiky monitoringu (ustálené, resp. normatívne postupy vzorkovania, merania, analýz a vyhodnocovania údajov). Výsledky monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia sa navrhujú odovzdávať vo forme ročných správ. Dôležitou súčasťou monitorovacích prác je aj operatívny monitoring počas výstavby, ktorý by mal prebiehať v rámci environmentálneho dozoru v spolupráci s kontrolnou činnosťou stavebného dozoru. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie podáva stručný a jasný prehľad o navrhovanej zmene činnosti, jej technickom riešení a jej najzávažnejších vplyvoch a navrhovaných opatreniach.

Grafická stránka správy o hodnotení je vhodne zvolená.

Úplnosti správy o hodnotení sa venujú aj vyjadrenia spracovateľa odborného posudku v nasledujúcej kapitole tohto odborného posudku, ako aj v overení splnenia podmienok definovaných v určení rozsahu hodnotenia podľa § 30 zákona a nepriamo tak úplnosti správy o hodnotení činnosti.

Z overenia splnenia podmienok definovaných v určení rozsahu hodnotenia podľa § 30 zákona vyplýva, že bola vyhodnotená charakteristika súčasného stavu životného prostredia (0 variant) a popísaný navrhovaný variant v dostatočnej kvalite a podrobnostiach.

Špecifické požiadavky na obsah správy o hodnotení činnosti určuje rozsah hodnotenia. Rozsah hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti bol vydaný dňa 19. 08. 2021 pod č. 7120/2021-6.6./ac-RH, ktorý určil navrhovateľovi zabezpečiť vypracovanie správy o hodnotení vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Na základe odborného posúdenia predložených dokumentov, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov verejnej správy, dotknutých obcí a dotknutej verejnosti, MŽP SR určilo nasledujúci rozsah hodnotenia, ktorého návrh bol prerokovaný:

VARIANTY RIEŠENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti sa určilo dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná zmena činnosti neuskutočnila), a variantu, ktorý je uvedený v predloženom oznámení o zmene navrhovanej činnosti.

ROZSAH HODNOTENIA URČENÝCH VARIANTOV

2.1. Všeobecné podmienky

2.1.1 Navrhovateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“). Vzhľadom na povahu a rozsah zmeny navrhovanej činnosti a jej lokalizáciu je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 11 zákona, primerane charakteru zmeny navrhovanej činnosti;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Navrhovateľ zabezpečil vypracovanie správy o hodnotení a správa o hodnotení sa v zásade držala osnovy správy o hodnotení zadefinovanej v prílohe č. 11 zákona a to primerane charakteru zmeny navrhovanej činnosti.

2.1.2 Na vypracovanie správy o hodnotení sa vyžaduje vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa v študijnom odbore zodpovedajúcom odboru činnosti alebo oblasti činnosti uvedenej vo vyhláške č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Vypracovanie správy o hodnotení zabezpečila osoba, ktorá mala vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa v študijnom odbore zodpovedajúcom odboru činnosti alebo oblasti činnosti uvedenej vo vyhláške MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie.

2.1.3 Pre hodnotenie zmeny navrhovanej činnosti sa nestanovuje harmonogram ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah hodnotenia. Platnosť rozsahu hodnotenia je tri roky od jeho určenia;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Správa o hodnotení bola predložená príslušnému orgánu v čase platnosti rozsahu hodnotenia a to do troch rokov od jeho určenia.

2.1.4 Posúdenie vplyvov vykonať komplexne, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Posúdenie vplyvov bolo vykonané komplexne, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov.

2.1.5 Navrhovateľ doručí na MŽP SR 8 kompletných listinných vyhotovení správy o hodnotení, 1 samostatné listinné vyhotovenie Všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia (uvedené v prílohe č. 11 časti C bode X. zákona), 1 kompletnú správu o hodnotení na elektronickom nosiči dát a 1 samostatné vyhotovenie Všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia na elektronickom nosiči dát.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Navrhovateľ doručil príslušnému orgánu potrebný počet kompletných listinných vyhotovení správy o hodnotení a Všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia, ako aj elektronických nosičov dát.

2.2 Špecifické požiadavky

Z predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu doručených na MŽP SR vyplynula požiadavka v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať nasledujúce požiadavky súvisiace so zmenou navrhovanej činnosti:

2.2.1 Vypracovať migračnú štúdiu, v ktorej bude vyhodnotený vplyv na migráciu živočíchov v rámci dotknutých území, a to na základe terénneho prieskumu vrátane zimného obdobia, na základe podkladov Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“), informácií napr. od miestnych poľovníckych združení, ornitológov a pod. Identifikovať migračné trasy živočíchov pravdepodobne dotknutých zmenou navrhovanej činnosti. Na základe výsledkov migračnej štúdie navrhnúť technické riešenie stavby a zodpovedajúce zmiernujúce opatrenia na zabezpečenie migrácie živočíchov (ekodukt, mosty, priepusty, oplotenie, vegetačné úpravy, navádzacie zábrany pre obojživelníky, zábrany proti preletu vtáctva a pod.). Parametre migračných objektov konzultovať a navrhnúť v spolupráci so ŠOP SR;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Migračná štúdia s vyhodnotením vplyvu na migráciu živočíchov v rámci dotknutých území bola súčasťou správy o hodnotení (HBH Projekt, spol. s r.o.), pričom na základe výsledkov tejto štúdie boli do technického riešenia diaľnice D3 zapracované zmiernujúce opatrenia v podobe ekoduktov, mostných objektov, protihlukových stien, zábrany proti preletu vtáctva, atď. Situovanie a technické riešenie objektov bolo navrhnuté v spolupráci so ŠOP SR. Závery z migračnej štúdie sú v rámci správy o hodnotení zohľadnené pri identifikácii vplyvov a v rámci navrhovaných opatrení na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na predmety ochrany v dotknutých územiach sústavy Natura 2000 a na migračnú priechodnosť územia.

2.2.2 Riešenie kritických úsekov stavby, ktoré zasahujú do chránených území a ďalších záujmov ochrany prírody, konzultovať so ŠOP SR;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riešenie kritických úsekov stavby bolo priebežne konzultované so ŠOP SR. Rokovania so zástupcami ŠOP SR sa uskutočnili v priebehu spracovania dokumentácie na stavebné povolenie (16. 08. 2023, 14. 11. 2023) ako aj v rámci spracovania predkladanej správy o hodnotení (26. 09. 2023, 14. 11. 2023).

2.2.3 Vypracovať Primerané posúdenie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v zmysle Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia Natura 2000 v Slovenskej republike (2014, 2016). Hodnotenie vykonať na základe aktuálneho prieskumu a v spolupráci s biológmi príslušného zamerania. V rámci príloh k primeranému posúdeniu doplniť prehľadnú mapu so zobrazením projektu a hodnotených záujmov ochrany prírody a podrobnejšie mapy so zobrazením problematických úsekov zasahujúcich do chránených biotopov, biotopov druhov, ako aj migračných koridorov živočíchov;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Súčasťou správy o hodnotení bolo Primerané posúdenie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v zmysle Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, aktualizované znenie 2023) a požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a bolo vykonané aj na základe aktuálneho prieskumu a v spolupráci s biológmi príslušného zamerania. Primerané posúdenie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 bolo spracované autorizovanou osobou (M.

Zuskinová). V rámci príloh k primeranému posúdeniu bola mapa so zobrazením projektu a problematických úsekov. Závery z primeraného posúdenia boli prevzaté do hodnotenia vplyvov na chránené, vzácne, ohrozené druhy a ich biotopy a hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 a navrhované opatrenia boli zahrnuté medzi opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na predmety ochrany v dotknutých územiach sústavy Natura 2000 a na migračnú priechodnosť územia.

2.2.4 Na základe aktuálnych údajov vypracovať inventarizáciu dotknutých biotopov a druhov národného a európskeho významu, vyhodnotiť vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na identifikované biotopy a druhy, a v prípade zistenia ich ohrozenia vypracovať konkrétne opatrenia;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Súčasťou správy o hodnotení bola dopracovaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Mgr. M. Barlog), pričom správa o hodnotení obsahovala aj informácie dotknutých druhov národného a európskeho významu, avšak bez ich špecificky orientovanej inventarizácie. Správa o hodnotení taktiež obsahovala vyhodnotenie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na identifikované biotopy a druhy a navrhla konkrétne opatrenia.

2.2.5 Spracovať návrh opatrení v prípade zistení straty alebo ohrozenia biodiverzity z titulu nevyhnutného zásahu do nechránených ekosystémov a biotopov ako aj do druhov národného a medzinárodného významu, doložiť nevyhnutnú inventarizáciu dotknutých ekosystémov a biotopov národného a európskeho významu;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Správa o hodnotení obsahuje návrh opatrení v prípade zistení straty alebo ohrozenia biodiverzity z titulu nevyhnutného zásahu do nechránených ekosystémov a biotopov ako aj do druhov národného a medzinárodného významu, ako aj identifikáciu dotknutých ekosystémov a biotopov národného a európskeho významu (súčasťou správy o hodnotení bola dopracovaná Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu - Mgr. M. Barlog, v zmysle platnej metodiky a legislatívy.

2.2.6 Navrhnuť konkrétne zmierňujúce opatrenia zmeny navrhovanej činnosti, predovšetkým v súvislosti s identifikovanými vplyvmi (ku každému vplyvu navrhnuť príslušné zmierňujúce opatrenie vrátane jeho charakteristiky, rozsahu a časového horizontu realizácie) v etape výstavby aj v etape prevádzky osobitne;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Konkrétne zmierňujúce opatrenia vo vzťahu ku zmene navrhovanej činnosti súvisiace s identifikovanými vplyvmi pre potreby výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti sú uvedené v Správe o hodnotení, v rámci v kap. C.IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie.

2.2.7 V návrhu monitorovania a poprojektovej analýzy (bod VI prílohy č. 11 zákona) uviesť konkrétne požiadavky na monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia: prvky na monitorovanie, obdobie monitorovania (pred, počas a po realizácii navrhovanej činnosti, pričom pre faktor hluk je nutné riešiť všetky referenčné časové intervaly (deň, večer, noc)), trvanie monitorovania a návrh spôsobu odovzdávania výstupov, na základe údajov dostupných v čase vypracovania správy o hodnotení;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Návrh rozsahu monitoringu je uvedený v kapitole C.VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy správy o hodnotení, pričom sú uvedené konkrétne požiadavky na monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia (prvky na monitorovanie, obdobie monitorovania) ako aj spôsobu odovzdávania výstupov.

2.2.8 Zabezpečiť a vyhodnotiť aplikáciu strategického dokumentu Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“ schválený uznesením vlády Slovenskej republiky č. 148/2014 a osobitnou štúdiou, ktorá bude súčasťou správy o hodnotení, zhodnotiť vplyv projektu na zmenu klímy a jej dopady a projekt riešiť v súlade s politikou adaptácie krajiny, miest a obcí a navrhnuť konkrétne opatrenia pre adaptáciu krajiny na zmenu klímy v trase zmeny navrhovanej činnosti, spresniť

technické riešenie zmeny navrhovanej činnosti (mosty, odvodnenie, vegetačné úpravy, zabezpečenie skládok materiálu voči prívalovým dažďom, zábrany voči vetru a pod.) v zmysle dokumentu Metodická príručka posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore, ktorý vypracoval Výskumný ústav dopravný v roku 2018;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Súčasťou správy o hodnotení je aj Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Vodné Zdroje Slovakia s.r.o.) vypracované v zmysle Metodické príručky posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore, ktorý vypracoval Výskumný ústav dopravný v roku 2018. Taktiež sú spresnené technické riešenia zmeny navrhovanej činnosti. Vplyv projektu na zmenu klímy a jej dopady sú uvedené v rámci posúdenia vplyvov na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy.

2.2.9 Zhodnotiť stret záujmov s osobitne chránenými objektmi v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.);

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Súčasťou správy o hodnotení je identifikácia stretu záujmov s osobitne chránenými objektmi v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.).

2.2.10 Definovať najbližšiu existujúci obytnú, resp. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí zmeny navrhovanej činnosti vo vzťahu k predpokladaným vplyvom a prípade potreby navrhnúť zmenu trasy v novom subvariante, resp. navrhnúť zmierňujúce opatrenia;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Definovanie najbližšej existujúcej obytnej, resp. inej zástavby s dlhodobým pobytom osôb v okolí zmeny navrhovanej činnosti vo vzťahu k predpokladaným vplyvom bolo v správe o hodnotení učené prostredníctvom štúdií a hodnotení ako Hodnotenia zdravotných rizík a hodnotenia vplyvu na verejné zdravie (Ing. Hamza), Vibrationnej štúdie a Hlukovej štúdie, ktoré boli jej súčasťou. Závery uvedených štúdií a hodnotení boli zapracované do hodnotenia vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie.

2.2.11 Posúdiť riziko kontaminácie pôdy a následne aj podzemnej vody pri havarijných situáciách podľa § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“);

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riziko kontaminácie pôdy a následne aj podzemnej vody pri havarijných situáciách bolo v správe o hodnotení riešené v rámci hodnotenia vplyvov na pôdu a vodné útvary.

2.2.12 Doložiť opatrenia, ktoré splnia environmentálne ciele v zmysle vodného zákona Jedným z environmentálnych cieľov pre útvary povrchovej vody (§ 2 písm. e) vodného zákona) je vykonanie opatrenia na zabránenie zhoršeniu stavu útvarov povrchovej vody;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Opatrenia týkajúce sa zabránenia zhoršeniu stavu útvarov povrchovej vody sú zahrnuté v rámci správy o hodnotení do kapitoly, ktorá sa venuje opatreniam na ochranu povrchových a podzemných vôd.

2.2.13 Zhodnotiť riziká znečistenia podzemných vôd, zhoršenie ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívaných vodných zdrojov počas výstavby a realizácie zmeny navrhovanej činnosti s ohľadom na možnosť zásahu do hydrogeologického režimu podzemných vôd pri výstavbe, ako aj počas prevádzky navrhovanej činnosti;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Zhodnotenie rizík znečistenia podzemných vôd, zhoršenia ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívaných vodných zdrojov počas výstavby a realizácie zmeny navrhovanej činnosti s ohľadom na možnosť zásahu do hydrogeologického režimu podzemných vôd pri výstavbe, ako aj počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti je v rámci správy o hodnotení uvedené pri vplyvoch na vodné útvary.

2.2.14 Preskúmať hydrologické a hydrogeologické pomery, zhodnotiť vplyvy a riziká s ohľadom na ochranné pásma vodárenských zdrojov, pásma prírodných minerálnych zdrojov a prírodných liečivých zdrojov;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: V správe o hodnotení boli uvádzané výsledky prieskum, ktoré sa týkali hydrologických a hydrogeologických pomerov, pričom zhodnotenie vplyvov a rizík s ohľadom na ochranné pásma vodárenských zdrojov, pásma prírodných minerálnych zdrojov a prírodných liečivých zdrojov bolo vykonané pri vplyvoch na vodné útvary v rámci správy o hodnotení.

2.2.15 Analyzovať a vyhodnotiť riziko prívalového dažďa, navrhnúť spôsob riešenia dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb pre zmenu navrhovanej činnosti;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Spôsob riešenia odvádzania dažďových vôd a spôsob nakladania s odpadovými vodami je uvádzaný v rámci stavebno-technického riešenia a vstupov a výstupov do/z navrhovanej zmeny činnosti, ktoré bolo posúdené pri vplyvoch na vodné útvary v rámci správy o hodnotení. Analýza a vyhodnotenie rizika prívalového dažďa bola súčasťou Posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy.

2.2.16 Zohľadniť a rešpektovať schválený záväzný dokument „Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkových povodiach SR“, v rámci ktorého sú navrhnuté opatrenia na ochranu pred povodňami v dotknutých geografických oblastiach;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Technické riešenie vedenia trasy diaľnice D3 zohľadňuje a rešpektuje strategický dokument „Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkových povodiach SR“, pričom opatrenia, ktoré sú v rámci neho navrhnuté na ochranu pred povodňami v dotknutých geografických oblastiach, sú prevzaté v technickom riešení diaľnice D3.

2.2.17 Spracovať preventívne opatrenia v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Požiadavky vyplývajúce zo zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov sú primerane zapracované do technického riešenia a navrhovaných opatrení, včítane preventívnych opatrení.

2.2.18 Vypracovať a vyhodnotiť Primárne posúdenie zmeny navrhovanej činnosti podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky. Vyhodnotiť vplyv zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska možného ovplyvnenia kvantitatívno-kvalitatívnych parametrov na útvary povrchových a podzemných vôd a možný vplyv prevádzky zmeny navrhovanej činnosti na ich kvalitu;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Požiadavka vypracovania a vyhodnotenia Primárneho posúdenia podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES je viazaná na povoľovanie zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a jeho podkladom je spracovaná kompletná projektová dokumentácia, ktorá je následne posúdená v súlade s postupmi uvedenými v § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov. Súčasťou kompletnej dokumentácie pre povoľovanie navrhovanej zmeny činnosti má byť aj výsledok procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti a teda táto špecifická požiadavka môže byť splnená až po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti. Na základe uvedeného táto špecifická požiadavka je zakomponovaná do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.).

2.2.19 Vypracovať a vyhodnotiť aktuálnu hlukovú a vibračnú štúdiu, dokladujúcu vplyv mobilných zdrojov hluku (doprava) a stacionárnych zdrojov hluku na chránené územie existujúcej zástavby, ako aj plánovanej v súlade s požiadavkami zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a Vyhlášky Ministerstva

zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií. Štúdia musí byť vypracovaná odborne spôsobilou osobou s oprávnením na vypracovanie hlukových štúdií. Na základe výsledkov hlukovej štúdie je nutné navrhnuť protihlukové opatrenia s preukázaním ich predpokladanej účinnosti, v etape výstavby aj v etape prevádzky;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Pre potreby správy o hodnotení boli spracované Hluková štúdia (Ing. A. Krokker, PhD.) a Vibračná štúdia (INSL Martin s.r.o.), ktoré sú súčasťou správy o hodnotení, pričom ich vypracovali odborne spôsobilé osoby na ich vypracovanie a to v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov. Ich závery sú zohľadnené v rámci stavebno-technického riešenia navrhovanej zmeny činnosti, vo vyhodnotení vplyvov hluku a vibrácií z dopravy na obyvateľstvo a nimi navrhované opatrenia sú zahrnuté do opatrení na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami. Zároveň sú tieto aspekty relevantne premietnuté do návrhu monitorovania a poprojektovej analýzy.

2.2.20 Špecifikovať protihlukové opatrenia (stavebno-technické riešenie, presné umiestnenie a výška protihlukových stien, tvar a spôsob tlmenia hluku, súvis s ich možným vplyvom na kolízie vtákov) a overiť účinnosť navrhnutých protihlukových stien, a to najmä v súvislosti s ďalším zdrojom hluku v dotknutom území (napr. vlaková doprava);

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Protihlukové opatrenia sú súčasťou správy o hodnotení na základe spracovanej Hlukovej štúdie (Ing. A. Krokker, PhD.), pričom overenie účinnosti navrhnutých protihlukových stien je možné až po sprevádzkovaní predmetnej stavby a to meraním hluku v životnom prostredí v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom prostredí.

2.2.21 Vypracovať a vyhodnotiť aktuálnu emisnú štúdiu vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na kvalitu ovzdušia v etape výstavby aj v etape prevádzky, vrátane prachových častíc;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Súčasťou správy o hodnotení je Exhalačná štúdia (Ing. A. Krokker, PhD.) vypracovaná pre potreby navrhovanej zmeny činnosti, ktorej závery sú interpretované v rámci posúdenia vplyvu emisií z dopravy na obyvateľstvo a na ovzdušie a zaoberá sa aj prachovými časticami.

2.2.22 Definovať dopravné stavby, ktoré sú podmieňujúce pre funkciu navrhovanej činnosti – prestavba komunikácií, či ich skapacitnenie, navrhované mimoúrovňové križovatky so železnicami a cestami vo vlastníctve Slovenskej republiky, Vyšších územných celkov a obcí, lesné a poľné cesty, cyklochodníky a chodníky pre peších;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopravné stavby, ktoré sú podmieňujúce pre funkciu navrhovanej zmeny činnosti sú v rámci správy o hodnotení popísané v rámci popisu stavebno-technického riešenia.

2.2.23 Podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie na existujúce cesty (s identifikáciou a kategorizáciou príslušných komunikácií), ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom so zmenou navrhovanej činnosti v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami s prehľadnou mapovou prílohou;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopravné napojenie na existujúce cesty spolu s celkovou organizáciou dopravy (počas výstavby a počas prevádzky) sú v rámci správy o hodnotení uvádzané, pričom z grafického znázornenia je zjavné dopravné napojenie na existujúce cesty. Súlad stavebno-technického riešenia navrhovanej zmeny činnosti musí byť vypracovaný s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami.

2.2.24 Vyhodnotiť, či umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti nebude zasahovať do pozemkov, na ktorých sú evidované environmentálne záťaže, popísať a vyhodnotiť vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti v samostatnej kapitole a spracovať ju podľa aktuálneho Informačného systému environmentálnych záťaží Slovenskej republiky. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia

s výskytom environmentálnej záťaže s vysokou prioritou riešenia je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Umiestnenie navrhovanej zmeny činnosti z pohľadu zásahov do pozemkov, na ktorých sú evidované environmentálne záťaže a hodnotenie vplyvu realizácie zmeny navrhovanej činnosti je v rámci správy o hodnotení riešené v rámci kapitoly C.III.2.1 Skládky, antropogénne navážky.

2.2.25 Navrhnuť a rozpracovať riešenia výstavby mostov, spracovať riešenie prechodu ponad vodné toky, hlbokých zásekov a zárezov do svahov alebo morfológických vyvýšení;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riešenie výstavby mostov, prechodov ponad vodné toky, hlbokých zásekov a zárezov do svahov alebo morfológických vyvýšení je uvádzané v rámci popisu stavebno-technického riešenia.

2.2.26 Zadefinovať a rešpektovať významné prvky technickej a dopravnej infraštruktúry vrátane ich ochranných a bezpečnostných pásem, ktoré budú križované alebo dotknuté zmenou navrhovanej činnosti, ako aj riešenie prekládok týchto prvkov infraštruktúry a ich umiestnenie;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Významné prvky technickej a dopravnej infraštruktúry vrátane ich ochranných a bezpečnostných pásem, ktoré budú križované alebo dotknuté navrhovanou zmenou činnosti, ako aj riešenie prekládok týchto prvkov infraštruktúry a ich umiestnenie je v rámci správy o hodnotení uvádzané v rámci popisu stavebno-technického riešenia.

2.2.27 Opísať a znázorniť zabezpečenie prístupnosti vlastníkov na pozemky, ktoré budú pravdepodobne ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti a ich prístupnosť môže byť ovplyvnená;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Zabezpečenie prístupnosti vlastníkov na pozemky, ktoré budú pravdepodobne ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti je v rámci správy o hodnotení riešené v kapitole B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru.

2.2.28 Vyhodnotiť potrebu stavebných materiálov (najmä stavebného kameňa) ako aj výzkov stavebného kameňa zo zásahov do geologického prostredia s určením lokality (zdroja);

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Potreba stavebných materiálov (najmä stavebného kameňa) ako aj výzkov stavebného kameňa zo zásahov do geologického prostredia s určením zdroja je súčasťou popisu uvádzaného v rámci správy o hodnotení v kapitole B.I.3 Suroviny.

2.2.29 Popísať a vyhodnotiť spôsob využitia, umiestnenie dočasných depónií výkopovej zeminy, stavebného materiálu a stavebných dvorov, predpokladané komunikácie, po ktorých bude zabezpečený ich prevoz a zdroj stavebného materiálu;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Spôsob využitia, umiestnenie dočasných depónií výkopovej zeminy, stavebného materiálu a stavebných dvorov, predpokladané komunikácie, po ktorých bude zabezpečený prevoz a zdroj stavebného materiálu sú v rámci správy o hodnotení uvádzané v kapitolách o vstupoch navrhovanej zmeny činnosti týkajúcich sa surovín a nárokov na dopravu a inú infraštruktúru.

2.2.30 Navrhnuť zhromaždiská nebezpečného odpadu, ktorý bude vznikať jednak pri výstavbe a následne pri jej prevádzke;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Zhromaždiská nebezpečného odpadu, ktorý bude vznikať pri výstavbe i prevádzke navrhovanej zmeny činnosti sú v rámci správy o hodnotení uvádzané v kapitole týkajúcej sa odpadov.

2.2.31 Navrhnuť zhromaždiská znečistených zemín a popísať spôsob nakladania so znečistenými zeminami, ktoré môžu vznikať najmä v prípade havarijných únikov prevádzkových náplní mechanizmov do podložia;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Obdobne ako predchádzajúca špecifická požiadavka, tak aj zhromaždiská znečistených zemín a spôsob nakladania s nimi sú v rámci správy o hodnotení uvádzané v kapitole týkajúcej sa odpadov.

2.2.32 Zhodnotiť kumulatívne vplyvy s ďalšími projektmi (existujúcimi aj plánovanými);

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Spracovanie kumulatívnych vplyvov v rámci správy o hodnotení je v samostatnej kapitole C.III.16 Kumulatívne vplyvy diaľnice D3.

2.2.33 Písomne vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (v danom prípade zdôvodniť, prečo nie) všetkých pripomienok k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia, v samostatnej kapitole zhodnotiť splnenie jednotlivých bodov tohto rozsahu hodnotenia.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Písomne vyhodnotenie splnenia alebo nesplnenia všetkých pripomienok k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia je spracované v samostatnej kapitole správy o hodnotení C.X.4 Plnenie podmienok rozsahu hodnotenia.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že správa o hodnotení bola vypracovaná v intenciách určeného rozsahu hodnotenia.

IV. Stanoviská podľa § 35 zákona

Ku správe o hodnotení boli predložené nasledovné stanoviská, vyjadrenia a pripomienky:

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry, stanovisko č. 12566/2024/SCDPK/30478, zo dňa 04. 04. 2024

- Predmetom Správy o hodnotení je posúdenie vplyvov diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (ďalej len „hodnotený úsek“), na životné prostredie. Hodnotený úsek je situovaný na území Žilinského kraja, v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto, a predstavuje novú plánovanú činnosť v danom území. Hodnotenie je vypracované pre dva varianty. Nulový variant, ak by sa stavba predmetného úseku diaľnice D3 nerealizovala a variant V1, ktorého technické riešenie je rozpracované v dokumentácii na stavebné povolenie (DOPRAVOPROJEKT, a. s., 2023). Variant V1 súčasne zohľadňuje podmienky vyplývajúce z Rozsahu hodnotenia vydaného v zisťovacom konaní (k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti, 2021) a závery z environmentálnych prieskumov a štúdií.
- Z pohľadu dopravného významu predstavuje hodnotený úsek spolu s nadväzujúcimi úsekmi diaľnice D3 v príprave (Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil) a v prevádzke (Čadca, Bukov – Svrčinovec a Svrčinovec – Skalité, Skalité – št.hr. SK/PL) dôležitý koridor v dopravne zaťaženom regióne Kysúc, a to najmä z dôvodu tranzitnej dopravy smerujúcej k štátnej hranici s Poľskom a Českou republikou. Diaľnica D3 je zároveň súčasťou medzinárodného koridoru transeurópskej dopravnej siete TEN-T Core (základná sieť) na území Slovenskej republiky so záväzkom jej dobudovania do roku 2030.
- Vplyvy počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti boli hodnotené pre oba varianty verbálno-numerickou stupnicou tzv. rating systémom. Významnejšie negatívne pôsobiace vplyvy boli identifikované pri variante V1 najmä počas obdobia výstavby (tri roky). Predpokladá sa výraznejšie ovplyvnenie obyvateľstva (emisie hluku, vibrácií, zhoršenie kvality ovzdušia), ale aj ovplyvnenie prírodného prostredia (fauna, flóra, pôdy) a urbánneho komplexu. Tieto vplyvy majú dočasný charakter, je možné ich efektívne zmierniť dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny, ako aj ostatnými navrhovanými opatreniami, uvedenými v Správe o hodnotení. Počas prevádzky navrhovanej činnosti prevládajú aj vďaka navrhnutým opatreniam pozitívne vplyvy a zlepšenie stavu vo viacerých posudzovaných aspektoch v porovnaní s nulovým variantom (hlukové pomery, emisie z dopravy, migrácia zveri a pod.).

- Cieľom budúcej realizácie navrhovanej činnosti je vybudovať modernú dopravnú infraštruktúru, ktorá povedie k výraznému zlepšeniu dopravnej situácie, zvýši bezpečnosť cestnej premávky, pozitívne ovplyvní ekonomický rozvoj v regióne a cestovný ruch. Rozvoj dopravnej siete prispieva k zlepšeniu dostupnosti a mobility nielen na Slovensku, ale aj v širšom európskom kontexte.
- V zmysle kompetencií oddelenia cestného hospodárstva, odboru cestnej infraštruktúry sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy SR, nemá k predloženej Správe o hodnotení pripomienky. Ministerstvo dopravy SR sa s variantom V1, rozpracovaným v projektovej dokumentácii a posúdeným v predloženej Správe o hodnotení stotožňuje, a podporuje ďalšie pokračovanie prípravy projektu. Projekt je súčasťou aktualizovaného Harmonogramu prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry, ktorý bol vzatý na vedomie Vládou SR dňa 09. 06. 2023, a zaraďuje sa medzi priority prípravy a výstavby diaľničnej siete.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: stanovisko kladné a bez pripomienok.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, stanovisko č. S17197-2024-IKŽ-2, zo dňa 21. 03. 2024

Ministerstvo zdravotníctva SR – Inšpektorát kúpeľov a žriediel z hľadiska ochrany záujmov podľa zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, k predloženej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: stanovisko kladné a bez pripomienok.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, záväzné stanovisko č. 12552/2024/ÚVHR/29118, zo dňa 27. 03. 2024

- S predloženou dokumentáciou správy o hodnotení činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ súhlasí.
- Prevádzka diaľnice D3 v navrhovaných parametroch s predpokladanými intenzitami dopravy bude významným novým zdrojom hluku z dopravy. Výstavbou diaľnice dôjde k prerozdeleniu dopravy na pôvodnú cestu I/11 a navrhovanú diaľnicu D3, čím sa predpokladá zmena hlukovej záťaže územia. Predpokladá sa, že výstavbou navrhovanej činnosti sa na pôvodných komunikáciách, ktoré prechádzajú cez zastavané časti dotknutých obcí, zníži hluková záťaž. Zároveň však dôjde k distribúcii hluku z dopravy do širšieho územia aj do lokalít, v ktorých doteraz pôsobenie tohto zdroja hluku nebolo významné.
- Pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na hlukové pomery v okolí trasy diaľnice D3 bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 9/2023). Návrh a posúdenie protihlukových opatrení na navrhovaných a existujúcich cestných komunikáciách sa vykonalo pomocou predikcie s využitím matematického modelovania. Vo výpočte bolo uvažované s rýchlosťou vozidiel na diaľnici $v = 130$ km/h pre osobné automobily a $v = 90$ km/h pre nákladné automobily. Hlukové záťaže boli vypočítané pre tri referenčné časové intervaly (deň, večer, noc) vo výhľadových rokoch 2030, 2040. Výsledkom modelovania sú hlukové mapy, z ktorých je zrejma distribúcia emisií hluku v podmienkach bez protihlukových opatrení a s navrhovanými protihlukovými opatreniami
- Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude ťažká doprava, a stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Tento hluk sa nedá odcloniť protihlukovými opatreniami vzhľadom na premenlivosť polohy nasadenia strojov a konfiguráciu terénu. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.
- V rámci opatrení na zmiernenie dopadov hluku vznikajúceho počas výstavby sa navrhuje etapizácia, na základe ktorej sa predpokladá rozvinutie stavebných prác v celom koridore stavby v piatich časových etapách. Navrhnuté sú opatrenia spočívajúce najmä v organizácii práce (napr. dodržiavanie intervalu, v ktorom sa môžu vykonávať hlučné stavebné práce, organizácia stavebnej dopravy spolu s prácami na stavenisku a vylúčenie prác v nočných hodinách), využívanie modernej

stavebnej technológie, určenie vhodných prístupových ciest, optimálne rozmiestnenie stavebných dvorov, a pod.

- Zdrojom hluku po uvedení diaľnice D3 do prevádzky v predmetnom území budú najmä pozemné komunikácie (diaľnica D3 a cesta I/11), pričom v lokalite Brodno dochádza aj ku kumulatívne vplyvu hluku zo železničnej trate č. 127 spolu s cestou I/61 na dotknutú zástavbu.
- V hlukovej štúdii sa na základe výpočtov konštatuje, že po sprevádzkovaní diaľnice dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v okolí celého riešeného úseku trasy diaľnice D3. Na zmiernenie hlukovej situácie sú navrhované protihlukové opatrenia vo forme opatrení na dráhe šírenia zvuku (protihlukové steny), opatrenia priamo na zdroji (valenie kolies cestných vozidiel v interakcii s povrchom vozovky) a opatrenia na fasádach budov. Vzhľadom na lokalizáciu stavby sú navrhované protihlukové opatrenia aj na novom úseku preložky cesty I/11.
- Na ochranu pred hlukom z diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa navrhujú najmä opatrenia na dráhe šírenia hluku - protihlukové steny (PHS). Navrhované sú PHS v celkovej dĺžke cca 18 902,8 m s výškou 4 až 6 m. PHS sú navrhované s nasledovnými technickými parametrami: požaduje sa jednočíselná veličina odrazu zvuku: $DLRI \geq 6$ dB, v prípade priehľadných odrazivých panelov na mostoch s hodnotou $DLRI < 1$ dB. Jednostranne pohltivé protihlukové steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DLSI \geq 29$ dB a obojstranne pohltivé steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DLSI \geq 28$ dB (nepriezvučnosť pohltivého elementu + stípa, teda celková nepriezvučnosť PHS) v zmysle STN EN 1793-6. Pre návrh protihlukových stien je v zmysle STN EN 1793-1 v prípade pohltivých stien uvažované s parametrom zvukovej pohltivosti $DL\alpha \geq 11$ dB. V rámci ďalšieho zvýšenia účinnosti PHS sa navrhuje dodatočná inštalácia prídavného zariadenia, resp. využitie špeciálnych pohltivých elementov v hornej hrane protihlukovej steny. Prídavné zariadenie sa odporúča použiť na mostných objektoch všade tam, kde nebola použitá bariéra so súvislým pohltivým povrchom.
- V rámci opatrení na zdroji sa v celom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, vrátane mostných objektov, navrhuje použiť asfaltové súvrstvie s obrusnou vrstvou z asfaltového koberca mastixového (SMA podľa STN EN 13108-5). Vrstva SMA je bez obmedzenia použiteľná na mostoch aj na zemnom telese a zároveň vykazuje lepšie akustické vlastnosti oproti asfaltovým betónom. Na stavebných objektoch mostov sa navrhujú mostné závery s protihlukovou úpravou.
- V prípade, ak merania hluku počas prevádzky (resp. v rámci monitoringu) preukážu prekročenie prípustných hodnôt hluku, budú sa realizovať opatrenia na budovách tak, aby boli dodržané prípustné hodnoty vo vnútornom prostredí budov.
- V rámci dokumentácie na stavebné povolenie sú protihlukové opatrenia na budovách riešené vo vytipovaných lokalitách, resp. na potenciálnych objektoch v katastrálnych územiach obcí v okolí stavby (Vranie, Brodno, Rudinka, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota, Povina, Kysucký Lieskovec). Celkovo sa navrhuje výmena cca 2 217 otvorov (okien, dverí).
- Správa o hodnotení navrhuje Projekt monitoringu ŽP, v rámci ktorého je spracovaný aj návrh monitoringu hluku pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice. Monitoring hluku je spracovaný pre tie lokality, kde sa hlukovou štúdiou identifikovali potenciálne riziká vplyvu hluku z dopravy na ŽP a zdravie ľudí.
- Meranie v rámci monitoringu hluku bude realizované v 17-tich meracích bodoch, vo výške 1,5 m nad úrovňou podlahy príslušného nadzemného podlažia vo vzdialenosti 2 m od príslušnej fasády bytového domu, resp. 4 m nad úrovňou terénu. V jednotlivých etapách sa navrhuje meranie realizovať nasledovne:
 - pred výstavbou – vo všetkých monitorovacích bodoch sa bude sledovať hluk z pozemnej dopravy so zaznamenávaním intenzity dopravy a celkový hluk,
 - počas výstavby – vo vybraných monitorovacích bodoch (MB4, MB5, MB11) sa bude sledovať stavebná činnosť,

- počas prevádzky – takmer vo všetkých monitorovacích bodoch sa bude sledovať doprava po diaľnici so súbežným záznamom dopravy, iba v prípade MB3 doprava po ceste I/11 a MB9 doprava po kruhovom objazde. V prípade aplikovaných fasádnych protihlukových opatrení sa vykonajú aj súbežné merania vo vnútornom prostredí.
- Počas monitoringu sa budú predkladať ročné správy a po ukončení monitoringu súhrnná správa sumarizujúca výsledky jednotlivých etáp monitorovania s návrhom ďalšieho postupu.
- V závere záväzného stanoviska uvádza, že podľa dokumentácie správy o hodnotení navrhovanej činnosti budú predikované hodnoty hluku a s tým súvisiaca ochrana verejného zdravia v okolí diaľničného úseku dosiahnuté v prípade, že pri projektovej príprave stavby sa budú rešpektovať návrhy opatrení na optimalizáciu hlukovej situácie uvedené v hlukovej štúdii.
- Z uvedeného dôvodu sa požaduje, aby boli v záujme ochrany verejného zdravia navrhované opatrenia, ktoré sú podľa predloženej dokumentácie zapracované do projektovej dokumentácie stavby, skutočne zrealizované.
- Po sprevádzkovaní predmetnej stavby bude MD SR požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom prostredí.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stanovisko kladné s pripomienkami, ktoré sú zakomponované do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.).

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy, stanoviskom č. 26350/2024, zo dňa 10. 04. 2024

K zaslanej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ nemá odbor štátnej geologickej správy Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky z hľadiska svojich kompetencií žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: stanovisko kladné a bez pripomienok.

Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici stanovisko č. OBUBB_1243-1532/2024, zo dňa 11. 04. 2024

OBÚ v Banskej Bystrici, neevviduje v katastrálnom území obce Povina, Radoľa, Rudinka, Kysucký Lieskovec a miest Kysucké Nové Mesto a Žilina, ktorých sa obsah Správy o hodnotení navrhovanej činnosti týka, žiadne výhradné ložisko nerastných surovín s určeným chráneným ložiskovým územím alebo dobývacím priestorom, podľa zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v platnom znení a na základe uvedeného OBÚ v Banskej Bystrici nemá námietky k Správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: stanovisko kladné a bez pripomienok.

Žilinský samosprávny kraj stanovisko č. 03766/2024/ORR-2, zo dňa 02. 04. 2024

- V zmysle požiadaviek z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, požiadaviek mesta Kysucké Nové Mesto, dotknutých obcí a optimalizáciou technického riešenia na základe výsledkov z podrobných prieskumov, došlo v ďalších stupňoch projektovej prípravy (DÚR, DSP, zmena DÚR v km 16,880 - 19,280 D3) k zmenám, ktoré modifikovali pôvodné technické riešenie diaľnice D3. Predmetná stavba "Diaľnica D3 (Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto" je súčasťou pripravovaného úseku diaľnice D1 - D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku.
- Podkladom pre posúdenie zmeny navrhovanej činnosti s územným plánom regiónu je Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v platnom znení (ďalej ÚPN VÚC ŽK). Územný koridor trasy diaľnice D3 je v súlade s územným koridorom zabezpečeným regulatívom záväznej časti ÚPN VÚC ŽK č.5.3.4: „v návrhovom období chrániť územný koridor a realizovať diaľnicu D3 v trase multimodálneho koridoru č. VI., súčasť koridorovej siete TEN-T, trasa TEM 2, v kategórii D 26,5/120-100, v trase a úsekoch: a) Žilina/Strážov - Žilina/Brodno - Kysucké Nové Mesto – Krásno

nad Kysucou - Čadca/Bukov - Čadca/Podzávoz - Svrčinovec, sieť AGR č. E75". Na základe uvedeného predmetná stavba je v súlade s ÚPN VÚC ŽK.

- ŽSK sa stotožňuje s konštatovaním uvedeným v správe o hodnotení strategického dokumentu, ktorá odporúča realizáciu D3 v posudzovanom Variante 1.
- Diaľnica D3 je v zmysle Nariadenia EP a rady EÚ č.1315/2012 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ako súčasť základnej siete TEN-T, Európskej dohody o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (AGR) ako súčasť cesty E55. Zároveň v platnej legislatíve a koncepčných rozvojových dokumentoch v oblasti dopravného a územného plánovania je D3 zaradená do celoštátneho a medzinárodného systému diaľničných a rýchlostných ciest.
- Vybudovaním vybraných úsekov, ako aj celého ťahu D3, sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky, a zároveň sa znížia energetické straty vozidiel a časové straty cestujúcich. Po ukončení výstavby diaľnice D3 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/11, a tým sa prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok a zlepšeniu životného prostredia nielen pre dotknuté obce, ale i celého územia Kysuckého regiónu.
- Vzhľadom na budovanie siete cyklotrás ŽSK požadujeme rešpektovať rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto- Žilina (Budatín)", ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto, ako príslušný stavebný úrad, pod č. MsÚ-341/2023/03 - An/3, dňa 14. 06. 2023. Uvedenú požiadavku žiadame premietnuť do opatrení záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stanovisko kladné a s pripomienkou. Vo vzťahu k predmetnej pripomienke je potrebné konštatovať, že aj pre navrhovanú činnosť bolo vydané rozhodnutie o umiestnení stavby, ktoré bolo vydané skôr a teda je pri následných vydávaníach územných rozhodnutí potrebné rešpektovať takúto skutočnosť a obsah vydaného právoplatného rozhodnutia o umiestnení stavby (Vydaním územného rozhodnutia na predmetnú stavbu je povinný iný investor rešpektovať koridor D3). K predmetnej projektovej dokumentácii, ktorá bola podkladom pre vydanie spomínaného rozhodnutia o umiestnení líniovej stavby "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto- Žilina (Budatín)", ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto, ako príslušný stavebný úrad, pod č. MsÚ-341/2023/03 - An/3, dňa 14. 06. 2023, sa navrhovateľ navrhovanej činnosti vyjadril stanoviskami zo dňa 14. 10. 2022 pod č. 7672/30101/2022 a zo dňa 31. 03. 2023 pod č. 6299/30101/2023.

V stanovisku navrhovateľa predmetnej navrhovanej činnosti zo dňa 14. 10. 2022 pod č. 7672/30101/2022 sa uvádza:

Na stavbu diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto sto bolo vydané územné rozhodnutie č. j. 2008/C-7489/HI, zo dňa 05. 02. 2010, ktoré je právoplatné, a na základe ktorého boli vykúpené pozemky pre potreby výstavby diaľnice D3, je určený rozsah trvalého, dočasného a ročného záberu. V uvedenom stanovisku požaduje rešpektovať uvedené právoplatné územné rozhodnutie. Vydaním územného rozhodnutia na predmetnú stavbu je povinný iný investor rešpektovať koridor D3. K predloženej projektovej dokumentácii cyklotrasy nemá zásadné pripomienky. Dovoľuje si však upozorniť, že je však potrebné zabezpečiť, aby cyklotrasa svojou prevádzkou alebo výstavbou nebola prekážkou pre výstavbu diaľnice D3 a objektov s diaľnicou súvisiacich. Z vyššie uvedeného dôvodu požadoval:

- Počas výstavby mosta SO 226, SO 242, preložky cesty 1/11 (112) a objektu SO 135, v dotyku s týmito objektami z hľadiska bezpečnosti nebude možné prevádzkovať cyklotrasu. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby uvedených objektov zabezpečil náhradnú trasu.
- Počas výstavby nového mosta na diaľnici D3 (stavebný objekt SD, 227, náhrada za jestvujúci most na ceste 1/11) bude celý priestor pod mostom upravený. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby tohto objektu zabezpečil náhradnú trasu.

- Nakoľko je predpoklad, že obidve stavby (ďiaľnica D3 aj cyklotrasa) budú financované z fondov EÚ, navrhujeme v rámci cyklotrasy riešiť úsek medzi lávkou cez Kysucu a Zábřežnou ulicou. Tento jestvujúci chodník bude v rámci diaľnice D3 upravený (aj výškovo, aby vyhovoval svetlej výške 2,5 m pod novým mostom na D3). Šírka chodníka bude 2,0 m a navrhnutý bude na Q₅ potoka Brodnianka.
- Počas výstavby mosta SO 230 a SO 233 nebude z hľadiska bezpečnosti možné v priestore stavby prevádzkovať cyklotrasu. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby tohto objektu zabezpečil náhradnú trasu.
- Zhotoviteľ/investor diaľnice D3 nezodpovedá za poškodenie cyklotrasy počas výstavby diaľnice D3, ktorá je v dotyku resp. križuje pripravovanú diaľnicu D3 a jej stavebné objekty. V rámci výstavby diaľnice D3 sa neuvažuje s obnovou cyklotrasy v uvedených úsekoch. V prípade poškodení cyklotrasy v uvedených miestach po ukončení výstavby D3, správca cyklotrasy tieto úseky obnoví na vlastné náklady.
- Podľa aktuálneho harmonogramu prípravy je plánovaný termín začatia výstavby je 08/2026 a ukončenie 08/2029.

Zároveň upozorniť, že:

- predmetný investičný zámer bude v tesnej blízkosti diaľnice D3, z toho vyplýva, že bude potrebné strpieť všetky obmedzenia, súvisiace s výstavbou diaľnice D3, vrátane dočasných a ročných záberov, prípadné vplyvy z diaľnice (hluk, emisie, ...) počas výstavby a po uvedení diaľnice do prevádzky,
- v zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov je potrebné požiadať cestný správny orgán, ktorým pre diaľnice a rýchlostné cesty je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, o udelenie výnimky zo zákazu činnosti v ochrannom pásme diaľnice D1. O povolenie je potrebné požiadať ešte pred vydaním stavebného povolenia,
- v prípade, ak bude kysucká cyklotrasa vybudovaná skôr ako diaľnica D3, je potrebné vyriešiť v projektovej dokumentácii cyklotrasy všetky kolízne body tak, aby nebránili výstavbe diaľnice D3, vzhľadom k tomu, že je predpoklad, že cyklotrasa bude vybudovaná z eurofondov (5 rokov nebude možné zasahovať do stavby),
- NDS nebude zabezpečovať dodatočnú ochranu zdravia a životného prostredia z možných negatívnych vplyvov cestnej premávky diaľnice, v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z. z. Ministerstva zdravotníctva SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípadných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životno-om prostredí v znení vyhlášky č. 237/2009 Z. z., v prípade akejkoľvek zmeny, ktorá zasiahne do našich právom chránených záujmov, požaduje túto zmenu predložiť na posúdenie NDS,
- na stavbou dotknutých pozemkoch nebudú umiestnené žiadne reklamné, propagačné a informačné zariadenia, viditeľné z diaľnice D3,
- po ukončení stavby poskytnúť na CD v digitálnom formáte (d g. alebo dgn.) skutočné porealizačné zameranie stavby na NDS (odbor prípravy diaľnic a rýchlostných ciest).

V stanovisku navrhovateľa predmetnej navrhovanej činnosti zo dňa 31. 03. 2023 pod č. 6299/30101/2023 sa uvádza:

Na základe oznámenia o začatí územného konania č. j. MsÚ-341/2023/03-Am/1, zo dňa 02. 03. 2023 na stavbu "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)" v katastrálnom území Dunajov, Ochodnica, Kysucký Lieskovec, Kysucké Nové Mesto, Oškerda, Rudinka, Vranie, Brodno, Budatín a Žilina uvádza nasledovné vyjadrenie. K vydaniu územného rozhodnutia nemá námietky, za splnenia nasledovných podmienok:

- Trasa diaľnice D3 je v súlade s platným územným plánom VÚC ŽSK a dotknutých obcí.
- Na jednotlivé úseky diaľnice D3 boli vydané územné rozhodnutia, na stavbu diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bolo vydané územné rozhodnutie č. j. 2008/C-7489/HI, zo dňa 05. 02. 2010, na stavbu diaľnice Kysucké Nové Mesto - Oščadnica územné rozhodnutie č. j. 640/07, zo dňa 28. 09. 2007, na stavbu diaľnice Oščadnica - Čadca, Bukov rozhodnutie č.j. ObU-ZA-OVBP2/B/2013/00661-2/Pál, zo dňa 24. 06. 2013. Uvedené územné rozhodnutia sú právoplatné a na ich základe boli vykúpené, resp. sa zabezpečujú výkupy pozemkov pre potreby výstavby diaľnice D3.
- Žiada v plnom rozsahu rešpektovať právoplatné územné rozhodnutia a trasu diaľnice D3 vrátane všetkých stavebných objektov.
- Vzhľadom k vyššie uvedeným faktom dôrazne upozorňuje, že parcely určené na realizáciu diaľnice D3, ktoré sú predmetom majetkovoprávneho vysporiadania v zmysle vydaných územných rozhodnutí budú slúžiť primárne na tento účel a v prípade akejkoľvek kolízie cyklotrasy s objektami D3, investor stavby preloží cyklotrasu na vlastné náklady mimo záujmové územie NDS a uvoľní pozemky pre potreby výstavby D3 bezodkladne.
- Požaduje rešpektovať všetky objekty stavby D3 v zmysle uvedených územných rozhodnutí pre diaľnicu D3, križovanie a súbeh objektov stavby diaľnice D3 riešiť v súlade s platnou legislatívou a zásadami priestorovej úpravy vedení technického vybavenia (STN 73 6005).
- Požaduje investičný zámer v ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť na pripomienkovanie.
- Predmetný investičný zámer bude v tesnej blízkosti diaľnice D3, z toho vyplýva, že bude potrebné strpieť všetky obmedzenia súvisiace s výstavbou diaľnice D3, vrátane dočasných a ročných záberov, prípadné vplyvy z diaľnice počas výstavby a po uvedení diaľnice do prevádzky.
- Je potrebné zabezpečiť, aby cyklotrasa svojou prevádzkou alebo výstavbou nebola prekážkou pre výstavbu diaľnice D3 a objektov s diaľnicou súvisiacich.
- Počas výstavby mosta SO 226, SO 242, preložky cesty 1/11 (112) a objektu SO 135, v dotyku s týmito objektami z hľadiska bezpečnosti nebude možné prevádzkovať cyklotrasu. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby uvedených objektov zabezpečil náhradnú trasu.
- Počas výstavby nového mosta na diaľnici D3 (stavebný objekt SO 227, náhrada za jestvujúci most na ceste I/11) bude celý priestor pod mostom upravený. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby tohto objektu zabezpečil náhradnú trasu.
- Počas výstavby mosta SO 230 a SO 233 nebude z hľadiska bezpečnosti možné v priestore stavby prevádzkovať cyklotrasu. Je potrebné, aby prevádzkovateľ cyklotrasy počas výstavby tohto objektu zabezpečil náhradnú trasu.
- Zhotoviteľ/investor diaľnice D3 nezodpovedá za poškodenie cyklotrasy počas výstavby diaľnice D3, ktorá je v dotyku, resp. križuje pripravovanú diaľnicu D3 a jej stavebné objekty. V rámci výstavby diaľnice D3 sa neuvažuje s obnovou cyklotrasy v uvedených úsekoch. V prípade poškodení cyklotrasy v uvedených miestach po ukončení výstavby D3, správca cyklotrasy tieto úseky obnoví na vlastné náklady.
- Podľa aktuálneho harmonogramu prípravy je plánovaný termín začatia výstavby D3 je 08/2026 a ukončenie 08/2029.

- V prípade, ak bude kysucká cyklotrasa vybudovaná skôr ako diaľnica D3, je potrebné vyriešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácii cyklotrasy všetky kolízne body tak, aby nebránili výstavbe diaľnice D3, vzhľadom k tomu, že je predpoklad, že cyklotrasa bude vybudovaná z eurofondov (5 rokov nebude možné zasahovať do stavby).
- NDS nebude zabezpečovať dodatočnú ochranu zdravia a životného prostredia z možných negatívnych vplyvov cestnej premávky diaľnic, v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z. z. Ministerstva zdravotníctva SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípadných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky č. 237/2009 Z. z.
- V zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov je potrebné požiadať cestný správny orgán, ktorým pre diaľnice a rýchlostné cesty je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, o udelenie výnimky zo zákazu činnosti v ochrannom pásme diaľnice D3. O povolenie je potrebné požiadať ešte pred vydaním stavebného povolenia.
- V prípade akejkoľvek zmeny, ktorá zasiahne do ich právom chránených záujmov, požaduje túto zmenu predložiť na posúdenie NDS.
- Na stavbou dotknutých pozemkoch nebudú umiestnené žiadne reklamné, propagačné a informačné zariadenia viditeľné z diaľnice D3.
- Po ukončení stavby poskytnúť na CD v digitálnom formáte (dwg. alebo dgn.) skutočné porealizačné zameranie stavby na NDS (odbor prípravy diaľnic a rýchlostných ciest).

Zároveň v uvedenom rozhodnutí o umiestnení líniovej stavby "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto- Žilina (Budatín)", ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto, ako príslušný stavebný úrad, pod č. MsÚ-341/2023/03 - An/3, dňa 14. 06. 2023 je v bode 14 podmienok pre umiestnenie stavby a pre ďalšiu projektovú prípravu uvedené, že navrhovateľ je povinný dodržať stanoviská a podmienky dotknutých orgánov pre vypracovanie ďalšieho stupňa PD a na zabezpečenie verejného záujmu chráneného osobitnými predpismi.

Z uvedeného vyplýva, že je navrhovateľ navrhovanej činnosti by mal rešpektovať rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto- Žilina (Budatín)", ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto, ako príslušný stavebný úrad, pod č. MsÚ-341/2023/03 - An/3, dňa 14. 06. 2023 a to v intenciách jeho stanovísk k predmetnej projektovej dokumentácii (stanoviská zo dňa 14. 10. 2022 pod č. 7672/30101/2022 a zo dňa 31. 03. 2023 pod č. 6299/30101/2023). Takto uvedená požiadavka je zakomponovaná do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.). Zároveň je potrebné konštatovať, že v oboch prípadoch ide o verejne prospešné stavby/činnosti a teda by mali byť realizované v potrebnom rozsahu, čo by mal byť záujem každého zainteresovaného v rámci ich povoľovania podľa osobitných predpisov a teda je potrebná súčinnosť oboch navrhovateľov a ich projekčných tímov, aby sa obidve stavby zosúladiť a to už počas projekčnej prípravy a následne aj počas ich výstavby a prevádzky.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie č. OU-KM-OSZP-2024/000707-002, zo dňa 22. 04. 2024

- Uvádza, že požiadal Štátnu ochranu prírody Slovenskej republiky, Správu Chránenej krajiny oblasti Kysuce ako odbornú organizáciu ochrany prírody a krajiny o stanovisko k správe o hodnotení a Správa CHKO Kysuce vo svojom liste č. CHKOKY/125-002/2024/PD,ZV, zo dňa 09. 04. 2024 z hľadiska hodnotenia územia a hodnotenia správy o hodnotení uvádza:
 - ❖ Riešený úsek diaľnice D3 v pôsobnosti Správy CHKO Kysuce sa nachádza v území, kde platí podľa zákona o ochrane prírody č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov prvý stupeň ochrany.
 - ❖ Podľa RÚSES okresu Kysucké Nové Mesto (2020) úsek prechádza cez nasledovné prvky: NRBC1 Ľadonhora–Brodnianka, NRBC1 Rieka Kysuca, NRBC2 Veľký Javorník–Kysucké Beskydy. Genofondové lokality: GL42– Lužný les pri Rudinke – čiastočne v pôsobnosti Správy CHKO Kysuce (prevažná časť GL10 v RÚSES ZA v pôsobnosti Správy NP Malá Fatra).

- ❖ Biotopy: Ls1.3, Ls1.1, Kr9, Br6, Lk1,
- ❖ Úsek je mimo lokalít území európskeho významu. Najbližšie lokality:
 - 1. SKUEV0834 Ladonhora - predmetom ochrany sú 3 lesné biotopy (*9180, 9130, 9150), 2 nelesné biotopy (6510, 5130), 1 druh obojživelníka a 3 druhy cicavcov (veľké šelmy). Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 2,5 km východne od hranice SKUEV.
 - 2. SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou - predmetom ochrany sú aluviálne biotopy *91E0 a 6430, 1 druh obojživelníka, 3 druhy rýb a 1 druh cicavca majú väzbu na riešené územie projektu prostredníctvom vodného ekosystému rieky Kysuca. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 6,3 km vzdušnou čiarou severne, alebo 7,4 km po toku od hranice SKUEV.
- ❖ Ostatné územia európskeho významu NATURA 2000 (SKUEV) spomenuté v hodnotení:
 - 1. SKUEV0288 Kysucké Beskydy (od 01. 01. 2024 sú spojené SKUEV0288 a SKUEV 2288 do jedného pod spoločným názvom),
 - 2. SKUEV0642 Javornický hrebeň,
 - 3. SKUEV0657 Malý Polom,
 - 4. SKUEV0256 Strážovské vrchy,
 - 5. SKUEV0252 Malá Fatra,
- ❖ Územia európskeho významu NATURA 2000 (ÚEV) v ČR a Poľsku:
 - 1. CZ0724089 UVL Beskydy,
 - 2. PLH240006 SCI Beskid Żywiecki,
 - 3. PLH240005 SCI Beskid Śląski,
 - 4. CZ0811022 PO Beskydy (CHVÚ),
 - 5. PLB240002 SPA Beskid Żywiecki (CHVÚ).
- ❖ V riešenom území sú na miestne habitaty viazané rôzne chránené druhy živočíchov (Mammalia): *Lutra lutra*, *Castor fiber* a i., viazané na územia NATURA 2000 a využívajúce konektivitu krajiny – *Ursus arctos*, *Lynx lynx*, *Canis lupus*. Aves: *Riparia riparia*, *Ciconia nigra*, *Alcedo atthis*, *Charadrius dubius*, *Mergus merganser*, *Ardea cinerea*, *Egretta alba*, *Cinclus cinclus*, *Motacilla cinerea* a i. Amphibia: *Bufo bufo*, *Bufotes viridis*, *Rana temporaria*, *Rana dalmatina*, *Lissotriton vulgaris*, *Bombina variegata*, *Salamandra salamandra*. Reptilia: *Zootoca vivipara*, *Lacerta agilis*, *Vipera berus*, *Natrix natrix*, *Anguis colchica*, *Coronella austriaca*. Pisces: *Cottus gobio*, *Hucho hucho*, *Sabanejewia balcanica* a i. Evertebrata: *Astacus astacus*, *Cucujus cinnaberinus*, *Unio crassus* a i.
- Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody:
 - ❖ Podľa nášho názoru sa v území nachádzajú aj biotopy Ls1.3 v zhoršenom stave, ale Metodický pokyn na mapovanie lesných biotopov (2013) nebol doteraz aktualizovaný napriek nezrovnalostiam v percentuálnom zastúpení jednotlivých drevín, ktoré sú v reálnom stave pri niektorých biotopoch nepoužiteľné. Keďže mapovateľ dostal za úlohu postupovať podľa pokynu, môžeme akceptovať vyhodnotenie tohto typu biotopov ako Kr9 napriek druhovému zloženiu a zastúpeniu drevín aj v stromovej etáži E3.
 - ❖ na str. 94 „Rak riečny (*Astacus astacus*)“ – doplniť tiež jeho výskyt zistený komplexným mapovaním Vadičovského potoka: Drengubiak, P. & Václavová, Z. 2021. Výskyt raka riečneho (*Astacus astacus*) vo Vadičovskom potoku (Orografický celok Kysucká vrchovina). In: Naturae Tutela č. 21. Liptovský Mikuláš, s 77 - 85.- na str. 96 „Cicavce“ (bobor *Castor fiber*) – aktualizovať údaj vo všeobecnej rovine, napr. takto: Bobor vodný sa na rieke Kysuca v riešenom území vyskytuje na niekoľkých lokalitách.
 - ❖ na str. 177 „Vplyvy na cicavce“ doplniť bobra vodného a vplyvy vo vzťahu k tomuto druhu: predovšetkým rušenie druhu počas výstavby, záber biotopu lužného lesa ako potravinnej bázy druhu.

- Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia:
 - ❖ Rozsah hodnotenia je realizovaný na vysokej odbornej úrovni a má potenciál prispieť v čo najväčšej miere k ochrane druhov a biotopov vo vzťahu k plánovanej stavbe. Zásadné je však implementovať všetky doteraz navrhované opatrenia pre zachovanie konektivity aj na ostatných 2 plánovaných úsekoch diaľnice D3 (Kysucké Nové Mesto Oščadnica a Čadca – Oščadnica), ktoré sú v štádiu príprav na realizáciu.
- Návrh riešenia a odôvodnenie:
 - ❖ Správa o hodnotení je spracovaná dostatočne a variant 1 je prijateľný za dodržania všetkých technických riešení a monitoringu zabezpečujúcich predmety ochrany na úrovni druhov, biotopov a území NATURA 2000. Správa CHKO Kysuce odporúča vyššie uvedenú SoH.

Vzhľadom na vyššie citované stanovisko Správy CHKO Kysuce Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny s predloženou správou o hodnotení činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ súhlasí za dodržania podmienok vyplývajúcich zo stanoviska Správy CHKO Kysuce č. CHKOKY/125-002/2024/PD, ZV zo dňa 09. 04. 2024.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stanovisko kladné s pripomienkami, ktoré sú zakomponované do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.). Uvedené chránené druhy živočíchov budú predmetom monitoringu fauny v etapách pred výstavbou, počas výstavby i počas prevádzky navrhovanej diaľnice D3 v zmysle navrhnutých monitorovacích bodov v projekte monitoringu, ktorý je súčasťou projektovej dokumentácie stavby DSP/DRS.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy odpadového hospodárstva, stanovisko č. OU-KM-OSZP-2024/000676-002, zo dňa 17. 04. 2024

Predložená správa o hodnotení je z hľadiska odpadového hospodárstva vypracovaná v súlade s platnou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva, avšak v časti B.II - Údaje o výstupoch - B.II.3 - Odpady je uvedené „Na zneškodnenie nevhodných zemín a odpadov (nie znečistených zemín a nebezpečných odpadov) z územia stavby sa uvažuje s odvozom na skládku odpadu v Považskom Chlmci v správe firmy T+T, a.s. Žilina a skládku odpadu Kysucký Lieskovec v správe firmy Služby Kysucký Lieskovec, s.r.o.“ Upozorňujeme, že obe uvedené skládky odpadu majú momentálne ukončenú prevádzku a nie je možné na týchto miestach zneškodňovať odpad. Skládku odpadu v Považskom Chlmci je podľa Registra environmentálnych záťaží SR zaradená do registra B – potvrdená environmentálna záťaž, názov: ZA (020) / Žilina - skládka odpadov Považský Chlmec, identifikátor: SK/EZ/ZA/1069.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stanovisko kladné s pripomienkami, ktoré sú zakomponované do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.).

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy, odpoveď č. OU-KM-OSZP-2024/000725-002, zo dňa 17. 04. 2024

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy sa nevyjadrí, keďže nebolo poskytnuté stanovisko správcu vodného toku – SVP š.p. PHV Ružomberok, OZ, ktoré je potrebné k zaujatiu nášho stanoviska.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Je na zvážení každého orgánu, či sa ku správe o hodnotení vyjadrí (zo zákona takáto povinnosť nie je daná), avšak poskytnutie stanoviska správcu vodného toku – SVP š.p. PHV Ružomberok, OZ, ktoré malo byť potrebné k zaujatiu ich stanoviska ku správe o hodnotení, nevyplývala pre navrhovateľa z ustanovení zákona alebo z vydaného rozsahu hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti.

Mesto Kysucké Nové Mesto, stanovisko č. 544/2024/03-Ku-01, zo dňa 16. 04. 2024

Mesto Kysucké Nové Mesto dáva k správe o hodnotení nasledovné stanovisko:

- Z hľadiska ochrany pred hlukom požaduje pri realizácii stavby na vozovkách mostných objektov použiť tiché obrusné vrstvy (asfaltový koberec s otvorenými pórmí, poprípadne modifikovať asfaltové spojivo, napr. pridaním mletej gumy) a na mostných objektoch použiť mostné závery so zníženou hlučnosťou a na PHS inštalovať špeciálne pohltivé elementy v hornej hrane PHS a to najmä v dotyku s obytnou zónou.
- Z hľadiska ochrany prírody a krajiny požaduje pri realizácii stavby a to pri výrube invázných drevín zabezpečiť, aby nedochádzalo k ich následnému šíreniu a dodržiavať zásady na likvidáciu invázných drevín.
- Vzhľadom na budovanie siete cyklotrás požaduje rešpektovať rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby „Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov – Kysucké Nové Mesto – Žilina (Budatín), ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto ako príslušný stavebný úrad pod č. MsÚ-341/2023/03-An/3, dňa 14. 06. 2023.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Vo vzťahu k 1. požiadavke sa je možné stotožniť s doplňujúcimi informáciami, ktoré navrhovateľ poskytol príslušnému orgánu na základe jeho o požiadavky na doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení (list MŽP SR č. 8966/2024-6.6, 32031/2024, zo dňa 06. 05. 2024), ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska, ktoré navrhovateľ zaslal listom č. 6261/80201/2024, zo dňa 15. 05. 2024 príslušnému orgánu spolu so Záznamom č. 31 z pracovného rokovania, zo dňa 03. 06. 2022 o 13:00 v budove Ministerstva životného prostredia SR k stavbe Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Dokumentácia na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby. Z uvedeného vyplýva, že v priebehu spracovania projektovej dokumentácie na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, bola požiadavka realizácie povrchových vrstiev vozovky s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu prerokovaná so zástupcami MŽP SR za účasti zástupcov navrhovateľa (NDS, a.s.) a zhotoviteľa dokumentácie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 09/2023,) dňa 03. 06. 2022. Požadovaná vrstva z asfaltového koberca drenážneho (PA podľa STN EN 13108-7) má síce najlepšie akustické vlastnosti, ale zároveň je nevhodná na použitie na mostoch a je potrebná zvýšená údržba počas prevádzky. S ohľadom na zvýšené množstvo vzduchových pórov v tejto vrstve, nie je táto vrstva nepriepustná, čím sa stáva nevyhovujúcou pre použitie na moste (na mostoch asfaltové vrstvy tvoria nielen vozovku, ale zároveň aj izolačné súvrstvie). Mimoriadne náročné je následne aj odvodnenie takejto vrstvy, kde odvodňovacie zariadenia musia byť umiestnené na úroveň nižšej vrstvy, čo je opäť nevhodné riešenie na mostné objekty. Z uvedených dôvodov je v celom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, vrátane mostných objektov navrhnuté asfaltové súvrstvie s obrusnou vrstvou z asfaltového koberca mastixového (SMA podľa STN EN 13108-5). Vrstva SMA je bez obmedzenia použiteľná ako na mostoch, tak aj na zemnom telese a zároveň vykazuje lepšie akustické vlastnosti oproti asfaltovým betónom. Technické riešenie vozoviek na mostných objektoch je navrhnuté v súlade s technickými normami (STN 73 6242) a katalógovými listami vozoviek na mostoch KLVM 1/2010, ktoré platia v SR. V zmysle projektovej dokumentácie stavby sa na stavebných objektoch mostov navrhujú mostné závery s úpravou na zníženie hlučnosti. Vo vzťahu ku 2. požiadavke je potrebné uviesť, že pri realizácii stavby bude budúci zhotoviteľ stavby povinný zabezpečiť výrub a odstránenie invázných druhov v súlade so zákonom č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 450/2019 Z. z., ktorou sa ustanovujú podmienky a spôsoby odstraňovania invázných nepôvodných druhov v znení neskorších predpisov. V súvislosti s 3. požiadavkou, tak platí vyjadrenie spracovateľa odborného posudku uvedené ku stanovisku Žilinského samosprávneho kraja ku správe o hodnotení č. 03766/2024/ORR-2, zo dňa 02. 04. 2024.

Obec Rudinka, stanovisko č. OcÚ 138/2024, zo dňa 15. 05. 2024

Na základe poskytnutej projektovej dokumentácie a verejného prerokovania konaného dňa 15. 04. 2024 v Kysuckom Novom meste zaslala nasledujúce stanovisko k správe o hodnotení:

- Jestvujúca železničná stanica Brodno je situovaná v mieste tzv. „Kysuckej brány“, konkrétne medzi kopcami Brodnianka a Rochovica. Železničná stanica a následná trasa železnice je umiestnená v miernom násype nad obcou.
- V súčasnej dobe sa šíri hluk od železničnej dopravy a dopravy na ceste I/11 (cesta na moste IČ M4326) smerom do obce Rudinka. Na opačný smer je hluk rozptýlený do kopca Brodnianka.
- Po vybudovaní predmetného úseku D3 sa značný podiel vozidiel z dopravného prúdu presunie z cesty I/11 na diaľnicu D3. Hluk od dopravy z diaľnice D3 bude eliminovaný protihlukovými stenami (PHS).
- Pokiaľ bude vonkajšia stena PHS z odrazivého materiálu, hrozí riziko odrazu hluku, t.z. hluk od železničnej dopravy sa odrazí k PHS D3 naspäť k obci Rudinka, čo môže spôsobiť zvýšenú hlučnosť v obci.
- Preto je potrebné sa zaoberať aj týmto vplyvom hluku v rámci posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie.
- Chce požiadať Objednávateľa/Investora NDS, a.s. stavby D3, aby v rámci objektivizácie zdrojov hluku zmeral hluk v nultom variante (teda v súčasnom stave bez D3) a po vybudovaní D3; porovnal výsledky merania a zabezpečil ochranu obyvateľstva pred možným zvýšeným odrazivým hlukom.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stanovisko bolo doručené príslušnému orgánu po zákonom stanovenej lehote. V rámci k. ú. Rudinka dôjde k úprave existujúcej cesty III/2095, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 161). Taktiež dôjde v dôsledku dopravného zaťaženia počas výstavby k úprave miestnej komunikácie od cesty III/2095 pozdĺž futbalového ihriska k Neslušanke (SO 162.4). Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 13,256 – 14,191 D3 vľavo (SO 284), km 14,475 – 15,800 D3 vľavo (SO 288) a formou potenciálnych sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Požiadavka na doplnenie monitorovacieho bodu z hľadiska hluku v obci Rudinka do monitorovacej siete je zakomponovaná do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku (kapitola VII.) vo forme odporúčania. Po uvedení stavby do prevádzky bude zhotoviteľom stavby vykonaná objektivizáciu merania hluku za účelom overenia účinnosti protihlukových oparení v životnom prostredí v súlade s príslušnými Technickými podmienkami a v súlade so zákonom č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí a teda aj v obci Rudinka, čím bude braný v úvahu aj odrazivý materiál navrhovanej PHS a overená jej účinnosť.

Príslušný orgán požiadal navrhovateľa o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení listom č. 8966/2024-6.6, 32031/2024, zo dňa 06. 05. 2024, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska, ktoré navrhovateľ zaslal listom č. 6261/80201/2024 zo dňa 15. 05. 2024 príslušnému orgánu spolu so Záznamom č. 31 z pracovného rokovania, zo dňa 03. 06. 2022 o 13:00 v budove Ministerstva životného prostredia SR k stavbe Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Dokumentácia na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby. Obsahom doplňujúcich informácií boli nasledujúce doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení:

- ❖ *Ku záväznému stanovisku Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Útvaru vedúceho hygienika rezortu, oddelenia oblastného hygienika Žilina č. 12552/2024/ÚVHR/29118 zo dňa 27. 03. 2024*

Opatrenia, navrhnuté v záujme ochrany verejného zdravia, sa premietli do konkrétnych stavebných objektov riešených v rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie, resp. na realizáciu stavby. Tieto sú podkladom pre budúceho zhotoviteľa stavby pre ich realizáciu.

Účinnosť protihlukových opatrení bude overená zhotoviteľom stavby po jej ukončení. NDS, a.s. zároveň zabezpečí monitoring hluku v etapách pred výstavbou, počas výstavby i počas prevádzky navrhovanej diaľnice D3 v zmysle navrhnutých monitorovacích bodov v projekte monitoringu, ktorý je súčasťou projektovej dokumentácie stavby DSP/DRS. V prípade prekročenia prípustných hodnôt budú navrhnuté opatrenia.

- ❖ *Ku stanovisku Žilinského samosprávneho kraja č. 03766/2024/ORR-2 zo dňa 02. 04. 2024*

Na jednotlivé úseky diaľnice D3 boli tiež vydané územné rozhodnutia. Na stavbu diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bolo vydané územné rozhodnutie č. j. 2008/C-7489/HI, zo dňa 05. 02. 2010. Uvedené územné rozhodnutie je právoplatné. Trasa diaľnice D3 je v súlade s platným územným plánom VÚC ŽSK a dotknutých obcí. Navrhovateľ stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., zaujal k územnému konaniu k predmetnej cyklotrase stanovisko zo dňa 31. 03. 2023, v ktorom vyjadril podmienky, pri splnení ktorých nemá k vydaniu územného rozhodnutia námietky. Predmetné stanovisko je súčasťou územného rozhodnutia stavby „Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)“.

- ❖ *Ku stanovisku Mesta Kysucké Nové Mesto č. 544/2024/03-Ku-01, zo dňa 16. 04. 2024*

V priebehu spracovania projektovej dokumentácie na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, bola požiadavka realizácie povrchových vrstiev vozovky s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu prerokovaná so zástupcami MŽP SR za účasti zástupcov navrhovateľa (NDS, a.s.) a zhotoviteľa dokumentácie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 09/2023,) dňa 03. 06. 2022 (prílohou doplňujúcich informácií bola pozvánka na uvedené rokovanie, prezenčná listina a záznam z uvedeného rokovania).

Požadovaná vrstva z asfaltového koberca drenážneho (PA podľa STN EN 13108-7) má síce najlepšie akustické vlastnosti, ale zároveň je nevhodná na použitie na mostoch a je potrebná zvýšená údržba počas prevádzky. S ohľadom na zvýšené množstvo vzduchových pórov v tejto vrstve, nie je táto vrstva nepriepustná, čím sa stáva nevyhovujúcou pre použitie na moste (na mostoch asfaltové vrstvy tvoria nielen vozovku, ale zároveň aj izolačné súvrstvie). Mimoriadne náročné je následne aj odvodnenie takejto vrstvy, kde odvodňovacie zariadenia musia byť umiestnené na úroveň nižšej vrstvy, čo je opäť nevhodné riešenie na mostné objekty.

Z uvedených dôvodov je v celom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, vrátane mostných objektov navrhnuté asfaltové súvrstvie s obrusnou vrstvou z asfaltového koberca mastixového (SMA podľa STN EN 13108-5). Vrstva SMA je bez obmedzenia použiteľná ako na mostoch, tak aj na zemnom telese a zároveň vykazuje lepšie akustické vlastnosti oproti asfaltovým betónom.

Technické riešenie vozoviek na mostných objektoch je navrhnuté v súlade s technickými normami (STN 73 6242) a katalógovými listami vozoviek na mostoch KLVM 1/2010, ktoré platia v SR.

V zmysle projektovej dokumentácie stavby sa na stavebných objektoch mostov navrhujú mostné závery s úpravou na zníženie hlučnosti.

Pri realizácii stavby bude budúci zhotoviteľ stavby povinný zabezpečiť výrub a odstránenie invázných druhov v súlade so zákonom č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 450/2019 Z. z., ktorou sa ustanovujú podmienky a spôsoby odstraňovania invázných nepôvodných druhov v znení neskorších predpisov.

Na jednotlivé úseky diaľnice D3 boli tiež vydané územné rozhodnutia. Na stavbu diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bolo vydané územné rozhodnutie č. j. 2008/C-7489/HI zo dňa 05. 02. 2010. Uvedené územné rozhodnutie je právoplatné. Trasa diaľnice D3 je v súlade s platným územným plánom VÚC ŽSK a dotknutých obcí.

Navrhovateľ stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., zaujal k územnému konaniu k predmetnej cyklotrase stanovisko zo dňa 31.03.2023, v ktorom vyjadril podmienky, pri splnení ktorých nemá k vydaniu územného rozhodnutia námietky. Predmetné stanovisko je súčasťou územného rozhodnutia stavby „Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)“.

- ❖ *Ku stanovisku Okresného úradu Kysucké Nové Mesto, odboru starostlivosti o životné prostredie, úseku odpadového hospodárstva č. OU-KM-OSZP-2024/000676-002, zo dňa 17. 04. 2024*

Uvedené skládky boli vybrané podľa dostupných podkladov s ohľadom na rozvoznú vzdialenosť. Podľa Bielej knihy odpadového hospodárstva v Slovenskej republike bolo v roku 2021 v Žilinskom kraji len 7 aktívnych skládok SKNNO. Najväčšou skládkou bola skládka spoločnosti Brantner Fatra s.r.o. v Martine. V obci Blatnica je v prevádzke skládka na inertný odpad. Podľa toho istého zdroja je pre potreby zhodnocovania stavebných odpadov v Žilinskom kraji k dispozícii celkom 11 zariadení na zhodnocovanie stavebných odpadov činnosťou R5. Kapacitne najväčším zariadením je zariadenie spoločnosti Obchod s palivami a štrkom, s.r.o., Žilina, Zádubnie. Z dostupných skládok je ešte k dispozícii skládka spoločnosti JOKO - Jozef Kondek a syn, s.r.o., Čadca – Podzávoz. Výber konkrétnej skládky/skládok odpadu bude na zhotoviteľovi stavby za dodržania všetkých požadovaných právnych predpisov.

- ❖ *Ku stanovisku Okresného úradu Kysucké Nové Mesto, odboru starostlivosti o životné prostredie, úseku starostlivosti o životné prostredie č. OU-KM-OSZP-2024/000707-002, zo dňa 22. 04. 2024*

Navrhovateľ stavby a zhotoviteľ správy o hodnotení berú stanovisko na vedomie. Uvedené chránené druhy živočíchov neboli v správe o hodnotení opomenuté a z dôvodu ich významnosti budú predmetom monitoringu fauny v etapách pred výstavbou, počas výstavby i počas prevádzky navrhovanej diaľnice D3 v zmysle navrhnutých monitorovacích bodov v projekte monitoringu, ktorý je súčasťou projektovej dokumentácie stavby DSP/DRS.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: *Predmetné doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení poskytli požadované doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk ku správe o hodnotení a ako spracovateľ odborného posudku som ich bral do úvahy pri spracovaní odborného posudku a považujem ich za relevantné, s ktorými sa stotožňujem.*

Prerokovanie správy o hodnotení:

Dotknuté obce (Kysucké Nové Mesto, Žilina, Kysucký Lieskovec, Povina, Radoľa, Rudinka) v spolupráci s navrhovateľom, v súlade s § 34 ods. 2, 3 a 5 zákona zvolali spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 15. 04. 2024 (pondelok) o 16:00 hod. vo veľkej zasadačke na 1. poschodí, č. dv. 13, na Mestskom úrade Kysucké Nové Mesto. Mesto Kysucké Nové Mesto listom č. MsÚ-2620/2024/03-Ku, zo dňa 24. 04. 2024 zaslalo podpísaný záznam zo spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení spolu s prezenčnou listinou (spoločného verejného prerokovania sa

zúčastnilo 17 osôb a to včítane zástupcov navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení, dotknutých obcí a samosprávneho kraja).

Verejné prerokovanie zahájil primátor Kysuckého Nového Mesta Ing. Marian Mihalda, ktorý privítal všetkých prítomných. Následne odovzdal slovo zástupcovi navrhovateľa.

Ing. Pollák v krátkosti oboznámil prítomných s účelom a programom verejného prerokovania a odovzdal slovo spracovateľom správy o hodnotení.

Ing. Chovanová privítala zúčastnených a zahájila prezentáciu správy o hodnotení. V stručnosti oboznámila prítomných ohľadom posudzovaných variantov (navrhovaný realizačný variant a variant, ak by sa navrhovaná zmena činnosti nerealizovala. Informovala ohľadom návrhu technického riešenia Variantu 1 v súlade s opatreniami navrhovanými v zmysle Migračnej štúdie na prevedenie migračného tlaku a v súlade s požiadavkami Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky. Následne odovzdala slovo spracovateľovi technického riešenia navrhovanej činnosti, Ing. Božíkovi.

Ing. Božík prezentoval technického riešenia projektu a to základné informácie o technickom riešení, účel a zdôvodnenie stavby, ako aj jej umiestnenie v území, aj formou interaktívnej mapy. Uviedol, že technické riešenie variantu 1 spočíva aj zo zapracovaných zmien, ktoré vyplynuli z výsledkov podkladových environmentálnych štúdií(najmä z výsledkov Migračnej štúdie), z plnenia špecifických požiadaviek uvedených v rozsahu hodnotenia a požiadaviek Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, ako aj z podrobnejšieho technického spracovania stavby v aktuálne rozpracovanom stupni dokumentácie na stavebné povolenie. Poskytol informácie o celkovej dĺžke navrhovaného úseku (11,200 km). Ďalej uviedol, že úsek začína v km 11,100 napojením na prevádzkovaný, ale nedokončenú diaľničnú križovatku Žilina-Brodno a končí pri Kysuckom Lieskovci v km 22,300, kde by mal byť napojený na nasledujúci úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Ošadnica.

V rámci otázok zúčastnených sa p. Milan Králik (starosta obce Kysucký Lieskovec) spýtal, či v prípade budovania iba predmetného úseku diaľnice D3 ostane cesta I/11 obojsmerná (s ohľadom pripojenia diaľnice na cestu I/11), na čo mu Ing. Božík odpovedal, že ak by sa schádzalo z diaľnice na cestu I/11, cesta ostane obojsmerná, prioritný smer bude smerom z Kysúca na diaľnicu a na cestu I/11 smerom do KNM bude ľavé odbočenie, nie je však predpoklad veľkého zaťaženia cesty, gro dopravy pôjde na diaľnicu. P. Alena Dudeková (starostka obce Povina) sa spýtala, či nakoľko dôjde k zrušeniu mosta v Povine, bude dočasná cesta a most zobrazené na mape fialovou farbou slúžiť aj pre peších/chodcov? Na čo dostala odpoveď, že nie, dočasná cesta bude slúžiť iba pre výstavbu, počas výstavby nie je v tomto konkrétnom úseku zabezpečenie pre peších/chodcov. P. Gabriela Tisoňová (Žilinský samosprávny kraj) sa spýtala, že z ktorej strany začne výstavba, smerom od Žiliny alebo od Čadce? V rámci odpovede zaznelo, že vzhľadom na krátkosť času na výstavbu a náročnosť stavebných objektov sa predpokladá výstavba celého úseku naraz. P. Tisoňová sa taktiež spýtala, že kedy dôjde v rámci výstavby k demolácii dočasného mostu vo Vraní a mostu v Povine? V rámci odpovede zaznelo, že k demolácii oboch mostov vo Vraní i v Povine dôjde na začiatku výstavby. P. Peter Fiabáne (primátor Žiliny) sa spýtal, ako bola zohľadnená plánovaná kysucká cyklotrasa v rámci projektu diaľnice? V rámci odpovede zaznelo, že projektovanie diaľnice D3 bolo koordinované so spracovateľom kysuckej cyklotrasy, ktorému bola poskytnutá projektová dokumentácia, avšak cyklotrasa sa musí prispôbiť navrhovanej diaľnici vzhľadom na procesnosť a platné územné rozhodnutie. P. Marian Mihalda (primátor Kysuckého Nového Mesta) doplnil, že bola vzájomná dohoda a NDS, a.s. zasielala k cyklotrase svoje stanovisko, nakoľko aj cyklotrasa má platné územné rozhodnutie. P. Fiabáne sa spýtal na riešenie križovatky pri Brodne, v súčasnosti je tam nadjazd, ktorý tvorí funkciu prepojenia z Brodna naspäť do Žiliny, uvažuje sa, že v rámci stavby sa bude tento nadjazd/most rekonštruovať? V rámci odpovede zaznelo, že nie, tento most ostáva v pôvodnej podobe nakoľko má dostatočné rozmery a nebola potreba ho upravovať. Súčasťou stavby sú aj nové zjazdy do mestskej časti Brodno a nové autobusové zastávky na vjazde do Brodna.

Následne Ing. Božík pokračoval v prezentácii predpokladaného postupu výstavby. Prezentoval predbežne navrhnutý plán organizácie výstavby a harmonogram výstavby spracovaný v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie, ktorými bola odhadovaná celková doba výstavby na 3 roky a 1 mesiac, s predpokladom začatia výstavby v 08/2026 a ukončením výstavby v 08/2029,

DOPRAVOPROJEKT, a.s. v rámci predkladanej dokumentácie preukazuje, že úsek je možné za časové obdobie troch rokov zrealizovať. V rámci plánu organizácie výstavby boli navrhnuté základné míľniky, podrobný harmonogram výstavby však bude v kompetencii budúceho zhotoviteľa stavby. Samotná výstavba diaľnice bude náročná z viacerých aspektov ako sú potreba materiálu či veľkosť mostných objektov a estakád. Na celej trase bude potrebné zahájiť výstavbu naraz, v rámci v mestskej časti Brodno bude musieť dôjsť k fázovaniu výstavby z dôvodu následností krokov, ďalej môže výstavba pokračovať kontinuálne. Pre začiatok úseku bolo predbežne navrhnutých 5 fáz výstavby, ktoré boli odprezentované zúčastneným. V rámci otázok zúčastnených sa p. Ľubomír Jánoška (VÚC Žilina) spýtal, či je doposiaľ spracovaný len postup procesu výstavby v Brodne v nadväznosti na preložku cesty I/11 alebo už spracovaný aj postup prác od Kysuckej Brány smerom ku Kysuckému Lieskovcu? V rámci odpovede Ing. Pollák uviedol, že výstavba úseku medzi Kysuckou Bránou a Kysuckým Lieskovcom nebude ovplyvňovať dopravu na I/11, nie je potreba presmerovania dopravy, preto zhotoviteľ stavby môže tento úsek stavať plynulo, nakoľko pôjde „na zelenej lúke“. Ing. Bôžik uviedol, že fázovanie výstavby je potrebné najmä v mestskej časti Brodno, kde dochádza k záberu komunikácie a preložke cesty I/11, a k výlukám na železnici z dôvodu križovania trate. Zvyšok trasy neprechádza zastavaným územím, preto tam výstavba môže ísť plynulo od začiatku.

Pokračovanie verejného prerokovania bolo prezentáciou správy o hodnotení Ing. Chovanovou. Prezentovala informácie, že správa o hodnotení bola vypracovaná v súlade s prílohou č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie ako aj v súlade so špecifickými podmienkami určenými Rozsahom hodnotenia MŽP SR č. 7120/2021-6.6/ac-RH, zo dňa 19. 08. 2021. Súčasťou správy o hodnotení sú aj samostatné prílohy - štúdie vypracované v súlade s rozsahom hodnotenia, konkrétne: hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (HIA), vibračná štúdia, hluková štúdia, inventarizácia biotopov, primerané posúdenie, exhalčná štúdia, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy a migračná štúdia. Správa o hodnotení bola rozdelená na 3 hlavné časti - A, B a C. Časť A obsahuje opis technického riešenia, časť B obsahuje vstupy a výstupy navrhovanej diaľnice D3, časť C obsahuje podrobnú charakteristiku jednotlivých zložiek životného prostredia a popis vplyvov navrhovanej diaľnice D3 na tieto zložky. Vplyvy navrhovanej diaľnice D3 na jednotlivé zložky životného prostredia boli vyhodnotené formou verbálno-numerickej stupnice samostatne pre obdobie počas výstavby a počas prevádzky diaľnice. Ďalej boli prezentované predpokladané vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na obyvateľstvo a zložky prírodného prostredia, podrobná prezentácia sa venovala negatívnym vplyvom hluku, emisií, vibrácií, vplyvom na bezpečnosť obyvateľstva, vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov počas výstavby i počas prevádzky a uvádzané boli aj predpokladané negatívne vplyvy najmä na povrchové a podzemné vody, na faunu, flóru a ich biotopy, či vplyvy na migračné koridory živočíchov. Uvádzané boli aj informácie o sanáciách existujúcich objektov a ohľadom čiernych skládok a antropogénnych navážok, ktoré boli identifikované v trase navrhovanej diaľnice, informácie o navrhovaných opatreniach na zmiernenie negatívnych vplyvov diaľnice D3, najmä opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami, na zmiernenie negatívneho vplyvu na biotu, vrátane výstavby ekoduktu pre zachovanie migračných koridorov zveri, ako aj opatrenia na ochranu vôd, ovzdušia, pôdy a krajiny a organizačné a prevádzkové opatrenia navrhnuté počas výstavby i prevádzky diaľnice D3, ktoré vyplynuli zo správy o hodnotení a súvisiacich štúdií. Správa o hodnotení taktiež obsahuje výsledné hodnotenie vplyvov posudzovaných variantov a výber a zdôvodnenie optimálneho variantu - z výsledkov hodnotenia na základe rating systému sa ako vhodnejšie riešenie javí vybudovanie kapacitnej diaľnice D3 (variant 1) oproti nulovému stavu a správa o hodnotení navrhuje Variant 1 do ďalšej výstavby. Správa o hodnotení taktiež obsahuje návrh monitoringu a poprojektovej analýzy, ktoré sú navrhované na obdobie pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice D3. V rámci otázok zúčastnených sa p. Zuzana Kubicová (Mesto Kysucké Nové Mesto) spýtala, či budú výkopové zeminy ukladané na skládku odpadu a aké sú opatrenia na zamedzenie roznesenia invazívnych druhov rastlín? Odpoveď poskytol Ing. Božík, pričom uviedol, že v rámci úseku je nedostatok výkopovej zeminy, preto sa predpokladá, že všetka výkopová zemina bude spätne použitá do násypov diaľnice. Samozrejme, nie je možné použiť 100 % zeminy nakoľko je v trase identifikované veľké množstvo čiernych skládok a materiál môže byť znečistený. Materiál zo skládok, ktorý nebude

znečistený, bude taktiež možné recyklovať a použiť do násypov. V rámci výstavby sú navrhnuté medziskladky výkopovej zeminu, kde zhotoviteľ stavby bude zaviazaný ošetrovať medziskladky tak, aby nedochádzalo k výskytu invazívnych druhov rastlín. Po ukončení výstavby dôjde k ozeleneniu všetkých svahov násypov - zahumusovanie a zatrávnenie svahov a vegetačné úpravy, pri zatrávnení bude dohliadané na druhovú skladbu aká bola navrhnutá v projekte. Ing. Chovanová uviedla, že v rámci dokumentácie DSP bol spracovaný projekt monitoringu, v ktorom bol navrhnutý aj monitoring invazívnych rastlín. Ročné a dočasné zábery stavby prejdú technickou a biologickou rekultiváciou. P. Kubicová sa taktiež spýtala, či sú proti vibráciám uvažované antivibračné steny, resp. iné opatrenia? Ing. Krokker v rámci svojej odpovede uviedol, že v rámci vibračnej štúdie sú navrhované najmä opatrenia formou postupov počas výstavby, aké zariadenia použiť v blízkosti obydľí. Zo spracovanej vibračnej štúdie nevzišli technické antivibračné opatrenia pre potrebu zamedzenia vibrácií. Ing. Božík uviedol, že gro opatrení je navrhnutých pre výstavbu, opatrenia sú navrhnuté najmä na zabezpečenie technologických postupov, aby k vibráciám dochádzalo v čo najmenšej možnej miere. Počas prevádzky sú navrhované tiché mostné závery pre minimalizáciu hluku i vibrácií. P. Kubicová sa taktiež spýtala, či boli pri križovaní diaľnice so železnicou v rámci mostného telesa navrhnuté opatrenia proti blúdivým prúdom? Ing. Božík v rámci svojej odpovede uviedol, že áno, v rámci dokumentácie bol spracovaný korózny a geoelektrický prieskum, v rámci ktorého boli navrhnuté opatrenia proti blúdivým prúdom, ak boli potrebné. Nejedná sa len o opatrenia na mostných objektoch, ale na všetkých železobetónových objektoch, ktoré sú v dotyku so zemou. P. Tisoňová sa spýtala, či boli do predpokladu počtu dní výstavby zarátané aj víkendy (soboty, nedele)? Odpoveď poskytol Ing. Božík a uviedol, že nie, v rámci predpokladu sa uvažovalo s dvojzmennou prevádzkou počas pracovných dní, so sviatkami a dňami pracovného pokoja sa neuvažovalo.

Verejné prerokovanie pokračovala videoprezentáciou a vizualizáciou diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto. V rámci otázok zúčastnených p. Erika Jurinová (Žilinský samosprávny kraj) deklarovala, že stanovisko Žilinského samosprávneho kraja k správe o hodnotení bude pozitívne, sú za vybudovanie diaľnice vo Variante 1, ktorý vyšiel aj z hodnotiacej správy EIA. Opatrenia sú nastavené dobre a dostatočne, v ďalšom procese budú stanované podrobnejšie usmernenia. Všetky obce sú za to, aby sa procesy čo najviac urýchlili. Do stanoviska k správe o hodnotení bola doplnená aj požiadavka na súbeh diaľnice s koridorom cyklotrasy, nakoľko však prebiehala komunikácia medzi zhotoviteľmi, nemalo by to predstavovať problém. Mgr. Fiabáne sa spýtal, či sa robil v rámci preložky cesty I/11 pri Brodne prieskum odhadovanej intenzity dopravy? V rámci odpovede Ing. Božík uviedol, že bol spracovaný dopravný model, ktorý odhadoval intenzity (dopravný model bol dodaný NDS). Ing. Pollák doplnil, že dopravný model bol spracovaný v rámci Štúdie realizovateľnosti, ktorá bola prebratá v roku 2023 a je uverejnená na webovej stránke NDS, odkiaľ je možné ju stiahnuť. V rámci nej boli spracované dopravné modely s predpokladanými intenzitami dopravy. P. Jánoška sa spýtal, či štúdie realizovateľnosti pre všetky úseky D3 boli okontrolované zástupcami VÚC. V určitom čase výstavby bude celý tranzit presmerovaný na preložku I/11, toto obdobie je odhadované počas cca jedného roka s odhadom približne 30 000 vozidiel denne. Po dobudovaní diaľnice sa tranzit presunie na D3 a intenzita na preložke cesty I/11 sa zníži na cca 8 000 vozidiel denne. Ing. Pollák uviedol, že určité obdobie výstavby bude doprava vedená iba po preložke cesty I/11. P. Jánoška odkázal na posledné 12. stretnutie pracovnej skupiny k D3 na NDS, ktorého záverom bol návrh vytvorenia technickej podskupiny pre projekt diaľnice D3 a doplnil informácie ohľadom dobudovania rýchlostnej cesty S1 a predpokladaného spustenia do prevádzky v polovici roka 2025 a nadväzujúcu predpokladanú výstavbu D3 v 8/2026. P. Jánoška sa spýtal, ako bude získavaný stavebný materiál (štrk) počas výstavby? Odpoveď poskytol Ing. Božík a to, že nákup materiálu je na budúcom zhotoviteľovi stavby. Nepredpokladá sa otváranie zemníkov. Uvažovalo sa s dovozom materiálu z existujúcich lomov v okolí a s použitím výrubu z druhej tunelovej rúry tunela Horelica. P. Tisoňová sa spýtala, či bola dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) už zasielaná na vyjadrenie na dotknuté orgány a či sa ešte bude meniť? Ing. Božík odpovedal, že DSP v podrobnosti DRS bola zasielaná na dotknuté organizácie na vyjadrenie v 10/2023 a meniť sa už nebude, pokiaľ z vyjadrení a stanovísk nevzídu opodstatnené pripomienky/požiadavky. P. Dudeková položila otázku na p. Jurinová, či bude stanovisko za kraj

k správe o hodnotení postačujúce, alebo treba stanovisko zasielať za každú obec samostatne? P. Jurinová odpovedala, že obce sa nemusia jednotlivo vyjadrovať, stačí sa pripojiť k stanovisku kraja. Stačí súhlasné stanovisko obcí, že sa stotožňujú so stanoviskom kraja.

V rámci diskusie zúčastnených Ing. Chovanová uviedla, že stanoviská k správe o hodnotení musia dotknuté orgány, obce a verejnosť zasielať na Ministerstvo životného prostredia SR. P. Mihalda uviedol, že ak región chce diaľnicu, bude musieť strpieť a vydržať obdobie výstavby a využívať náhradné obchádzkové trasy, aby sa v roku 2029 mohli voziť po diaľnici. Ing. Božík doplnil k organizácii výstavby v rámci Brodna, že ponad železniciu sa bude budovať zelený most - ekodukt v tesnej blízkosti železničnej zastávky Brodno a počas obdobia výstavby (približne 1 rok) nebude zastávka obsluhovaná osobnými vlakmi, nebudú tam zastavovať. Budúci zhotoviteľ bude zaviazaný počas výstavby mosta zabezpečiť náhradnú autobusovú dopravu počas výluky zastávky, dobu výluky sa budú snažiť zhotoviteľia minimalizovať. P. Jurinová považuje za vhodné rokovať so železničiarimi ohľadom rekonštrukcie železničnej trasy a horizontu rekonštrukcie z dôvodu predídienia väčších komplikácií. P. Jánoška informoval, že v roku 2026 by mal byť ukončený dopravný uzol Žilina, čo je výhodou. Medzi Žilinou a Krásnom nad Kysucou je ukončená rekonštrukcia železničnej trasy. Momentálne sa robí rekonštrukcia úseku Čadca - štátna hranica ČR. Aktuálne sa plánuje TIOP Krásno nad Kysucou smerom do Čadce, začiatok je predpokladaný v roku 2026, ale železnica bude stále k dispozícii. Prežitie regiónu bude závislé od funkčnej železnice a integrovanej dopravy. Ing. Pollák za NDS, a.s. uviedol, že nevie, kedy ŽSR plánuje rekonštrukcie, pravdepodobne sa stretne výstavba diaľnice s rekonštrukciou železnice, ak majú byť obe financované z OP Slovensko, keďže limit čerpania je do r. 2029. P. Jánoška uviedol, že aktuálne sa získavajú informácie ohľadom prepravných reťazcov z fabrík v regióne, obdobie výstavby si bude vyžadovať synchronizáciu dopravných projektov, treba sa na to pripraviť.

Na záver verejného prerokovania Ing. Pollák poďakoval za pozornosť a informoval, že následne bude NDS procesné pokračovať v zmysle zákona EIA č. 24/2006 Z. z. Na MŽP SR musí byť obcami zaslaný záznam zo spoločného verejného prerokovania, následne NDS objedná vypracovanie odborného posudku na základe určenia posudkára MŽP SR a bude sa čakať na vydanie záverečného stanoviska MŽP SR v zákonnej lehote. P. Mihalda poďakoval za účasť a prezentáciu a doplnil, že dúfa v najlepšie, nech už diaľnica stojí. P. Jurinová poďakovala a doplnila, že sa približne o 2 mesiace stretnú pri prerokovaní druhej správy o hodnotení pre úseky D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica a D3 Oščadnica - Čadca, Bukov II. profil.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: V rámci verejného prerokovania boli zo strany spracovateľov správy o hodnotení a navrhovateľa zodpovedané všetky položené otázky v dostatočnej miere.

V. Úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia

Z hľadiska zistenia kladných a záporných vplyvov činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia mám za to, že v rámci správy o hodnotení boli dostatočne identifikované vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie na základe v súčasnosti dostupných informácií o navrhovanej zmene činnosti a dotknutom území, pričom rozsah hodnotenia rozpracovaný v správe o hodnotení pokrýva všetky vstupy a výstupy z navrhovanej zmeny činnosti, všetky možné receptory, environmentálne aspekty vrátane prírodných a sociálno-ekonomických. Základná identifikácia vplyvov bola rozlíšená na pozitívne a negatívne a pre fázy navrhovanej zmeny činnosti počas výstavby a prevádzky, ako aj z hľadiska dĺžky trvania – krátkodobé a dlhodobé, dosahu na receptor – priame a nepriame, vratnosti pôsobenia – vratné a nevratné, pôsobenia na globálne environmentálne problémy – minimálne na klimatickú zmenu, biodiverzitu, trvalo udržateľný rozvoj a iné, interakcie s inými vplyvmi – kumulatívne a synergické.

Pri realizácii navrhovanej zmeny činnosti musia byť rešpektované technické, krajinnokoekologické a socioekonomické hľadiská, s cieľom minimalizácie negatívnych vplyvov na životné prostredie a jeho zložky ako aj na zdravie obyvateľstva.

Na základe uskutočneného hodnotenia navrhovanej zmeny činnosti ako aj na základe odborných štúdií zameraných na dopady vplyvu navrhovanej zmeny činnosti nie je predpoklad vzniku neúnosnej záťaže v súvislosti s niektorým so sprievodných negatívnych vplyvov navrhovanej zmeny činnosti.

V tomto ponímaní a na základe všetkého uvedeného tak vyslovujem predpoklad, že realizáciou posudzovanej činnosti v navrhovanom umiestnení by nemalo dôjsť k prekročeniu únosnosti jednotlivých zložiek životného prostredia.

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie záujmového územia podľa súčasného poznania a možných jestvujúcich riešení, oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu a rozhodnutia zo zisťovacieho konania a správy o hodnotení a stanovísk k nej včítane doplňujúcich informácií, z rozsahu hodnotenia pre navrhovanú zmenu činnosti, spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné vplyvy (vrátane pozitívnych):

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy, geomorfologické pomery, vodné útvary a pôdne pomery

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sa viažu na zásah do horninového prostredia výstavbou trasy diaľnice v hlbokých zárezoch, v nestabilnom prostredí (zosuvné územia), ako aj v prípade porušenia stability svahov zemnými prácami. Využitie vyťažených materiálov z trasy diaľnice, ukladanie nevhodných materiálov a možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv, taktiež patria medzi negatívne vplyvy navrhovanej zmeny činnosti. Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. Pre potreby navrhovanej zmeny činnosti boli spracované podrobné inžinierskogeologické a hydrogeologické prieskumy, v ktorých boli identifikované rizikové faktory horninového prostredia a navrhnuté opatrenia, ktoré sa následne preniesli do technického riešenia jednotlivých objektov stavby, do návrhu ďalšieho monitoringu alebo, v niektorých prípadoch, aj do návrhu iného, priaznivejšieho technického riešenia trasy. Doplnkovým inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom v rozsahu potrebnom pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), (DPP Žilina, 02/2022) boli preskúvané inžinierskogeologické, geotechnické, hydrogeologické a geochemické pomery v úseku trasy diaľnice D3 v km 11,100 - 22,300.

Počas prípravy územia na stavbu, v rámci zemných prác, budú na plochách trvalého a dočasného záberu stavby postupne odkrývané aj antropogénne navážky. V súlade s platnou legislatívou a princípmi hierarchie odpadového hospodárstva sa stavebné odpady na mieste separujú, pripravujú na recykláciu a v čo najväčšej miere sa zrecyklujú - napr. sa použijú do násypov alebo podložia cestného telesa, kde tento materiál bude čiastočne dopĺňať nedostatok násypového materiálu. Navrhovateľ prostredníctvom zhotoviteľa stavby odstráni z pozemkov, ktorých je vlastníkom, všetky antropogénne navážky, čím prispeje k vyčisteniu územia od starých nelegálnych navážok. Zároveň sa v maximálnej možnej miere získaný materiál zhodnotí pri výstavbe diaľnice a tým sa šetria prírodné zdroje materiálov, čo možno hodnotiť pozitívne.

Z geodynamických javov ovplyvňuje podmienky výstavby všeobecne najmä seizmicita, tektonické pohyby, svahové pohyby, zvetrávanie a krasovatenie. V okolí navrhovanej stavby boli pri podrobnom inžiniersko-geologickom prieskume identifikované najmä svahové pohyby. Na základe výsledkov doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (DPP Žilina, 02/2022) konštatujeme, že:

- v km 14,945 - 22,300 D3 sú horniny flyšovej formácie s rôznym stupňom zvetrávania a tektonického porušenia,
- predpokladané zlomy a zlomové pásma sú predkvartérneho veku, porušujú mezozoické a paleogénne súvrstvia,

- trasa diaľnice je situovaná v stabilnom území z hľadiska svahových deformácií, iba v okolí km 13,550 - 14,063 D3 (SO 228) je územie náchylné k zosúvaniu,
- v okolí km 20,950 - 21,190 D3 územie porušené bočnou eróziou rieky Kysuce, počas vysokých vodných stavov je možnosť vzniku bočnej erózie v nárazových brehoch toku aj v ďalších úsekoch rieky Kysuce,
- okolí km 21,880 - 21,980 D3 územie porušené výmoľovou eróziou
- premenlivý plošný, aj hĺbkový, rozsah antropogénneho materiálu na viacerých miestach stavby diaľnice D3,
- tektonicky predisponované horninové prostredie a premenlivá zóna zvetrávania v mieste výstavby SO 228, SO 248, SO 229, SO 230,
- premenlivé geotechnické vlastnosti horninového prostredia,
- náchylnosť zemín k objemovým zmenám,
- premenlivý obsah prímеси organických látok,
- náchylnosť kyprých pieskov na stekutenie v km 14,200 - 14,500 D3; 15,150 - 16,900 D3; 19,200 - 21,300 D3; SO 229, SO 230, SO 247, SO 237,
- horniny extrémne nízkej pevnosti (R6) až charakteru zeminy v mieste výstavby SO 229, SO 230, SO 247, SO 237, SO 238, SO 240, SO 202,
- bočná erózia Podhájskeho potoka v trase SO 201.

Výstavbou diaľnice D3 dôjde k narušeniu energie reliéfu zárezmi do terénu a násypmi v údoliach a depreskách. V zárezoch, ale aj pod násypmi, v miestach kde sa v blízkosti povrchu vyskytujú horniny extrémne nízkej pevnosti, môže dôjsť k narušeniu stability svahov. Rešpektovaním výsledkov prieskumných prác a návrhom vhodných technických riešení stavebných objektov sa neočakávajú žiadne výrazné vplyvy výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti na geodynamické javy.

Pri prevádzke diaľnice sa nepredpokladá ovplyvnenie geodynamických procesov, vzhľadom na vykonané opatrenia v technickom riešení. Pred, počas a po skončení výstavby sa navrhuje geotechnický monitoring v náročných úsekoch s návrhom vysokých násypov a oporných múrov.

Výstavbou navrhovanej zmeny činnosti sa nepredpokladá otváranie nových ložísk v okolí hodnoteného územia, ale bude sa využívať ložiskový potenciál existujúcich zdrojov v území.

Výstavba diaľnice D3 môže mať vplyv na odtokové pomery územia. Komunikácia realizovaná na násypoch na nepriepustnom podloží vytvorí v krajine bariéru prirodzenému odtoku vôd a môže dochádzať k zamokreniu poľnohospodárskych plôch, k vodnej erózii i k znemožneniu normálneho obhospodarovania. Aby nedochádzalo k podobným problémom, bude zabezpečené dôsledné odvedenie vôd z telesa komunikácie a z povrchu vozovky a s dostatočnou kapacitnou rezervou. Rovnako dôležité je zohľadňovať dopady klimatickej zmeny, s ktorou sú spojené prejavy extrémnych klimatických javov. V hodnotenom území sa už v minulosti vyskytli záplavové situácie, či prívateľové dažde a ich intenzita sa v posledných desaťročiach zvýšila. Pre posudzovaný úsek diaľnice D3 sú za najviac rizikové klimatické javy považované: silné dažde, povodne (regionálne, prívateľové, ľadové), búrkové javy a snehové javy, v dôsledku ktorých môže vzniknúť riziko náhleho zvýšenia hladiny.

Miera zraniteľnosti, resp. riziko ohrozenia, jednotlivých vodných tokov závisí najmä od veľkosti prietokov a ich vývoja v priebehu roka, a tiež od súčasnej kvality vody v tokoch, ktorá býva v dôsledku intenzívnej hospodárskej činnosti v povodí Kysuce často zhoršená. Trasa diaľnice D3 v danom úseku prekračuje alebo je v priamom, i nepriamom, kontakte s vodohospodársky významnými tokmi Kysuca, Vadičovský potok a ich prítokmi, preto počas výstavby bude dochádzať v rôznej miere aj k ich ovplyvňovaniu. Môžu spôsobiť zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0032 Kysuca a jej prítokov, ako aj zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK2001800F a SK1000500P (SO 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou; 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou) alebo zhoršenie kvality vôd. Trasa diaľnice D3 nesúvisle zasahuje do ochranného pásma toku Kysuce v km 13,500 - 14,600 D3, v okolí km 15,000 D3, v km 16,900 - 17,090 D3, v km 17,300 - 17,550 D3, v okolí km 18,300 D3; v km 18,760 D3; v km 19,000 - 19,280 D3, v km 21, 900 - 21,950 D3, v km 22,134 D3.

Počas výstavby diaľnice D3 možno očakávať dočasné ohrozenie kvality povrchových vôd pri úprave vodných tokov a zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich vodné toky. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Vodné toky v dotknutom území, okrem rieky Kysuce, majú zväčša nízke prietoky, preto riziko ich znečistenia počas výstavby je pomerne vysoké. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta vodných tokov, čím sa zvýši zákal, čo môže mať negatívny krátkodobý vplyv na vodnú faunu. K najväčším zásahom do vodných tokov dochádza pri ich preložkách do novej polohy z dôvodu kolízie s trasou diaľnice D3, keď sa spravidla mení charakter toku (napríklad napriamanie, skrátenie dĺžky, zvýšenie pozdĺžneho sklonu dna, zvýšenie rýchlosti prúdenia vody v koryte, obmedzenie priameho kontaktu vody s podzemnou vodou, atď.). Úpravy vodných tokov sa v danom úseku uskutočnia v nevyhnutných prípadoch, a to v km 11,635 D3 na bezmennom potoku, 2 x na toku Kysuce, jeden v okrese Žilina - č. 1 a ďalší v okrese Kysucké Nové Mesto č. 2, na toku Brodnianky a na ľavostrannom bezmennom prítoku Kysuce. Zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík v útvaroch povrchovej vody môžu spôsobiť objekty mostov.

V priebehu realizácie prác pri zakladaní stavby mostov, aj počas ich výstavby, budovaní umelých poloostrovov a ostrovov a pilierov priamo v koryte toku, pri realizácii terénnych a brehových úprav v dotyku diaľnice s vodnými tokmi z dôvodu stabilizácie brehov pred samotnou výstavbou možno predpokladať dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody. Takými sú napr. opevnenie svahových kužeľov a svahov pod mostom, úprava plochy pod mostom, prečistenie koryta, výstavba a demolácia dočasných premostení, vybudovanie terénnych schodov a pod.. Úpravy na toku Kysuca, Brodnianka a prítokoch sú v danom úseku projektované v súbehu s diaľnicou D3, v miestach kríženia alebo napojenia prítokov. Ide najmä o nasledujúce dočasné nevyhnutné zmeny v tokoch:

- narušenie brehov, dna koryta toku a dnových sedimentov,
- narušenie prirodzenej premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku,
- ovplyvnenie rýchlosti prúdenia toku,
- zákal a znečistenie toku,
- zmeny hladiny a jej režimu,
- narušenie pozdĺžnej kontinuity toku pohybom stavebných mechanizmov a prísunom materiálu.

Niektoré dočasné zmeny budú s postupujúcimi prácami prechádzať do zmien trvalých, avšak vzhľadom na lokálny charakter trvalých zmien v tokoch sa predpokladá, že nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie ekologického stavu dotknutého útvaru povrchovej vody ako celku a vplyv bude možné považovať za mierne významný.

Ohrozenie kvality povrchových vôd je aktuálne, najmä v súvislosti s výstavbou v tesnej blízkosti vodných tokov a zriaďovaním stavebných dvorov a zariadení staveniska v blízkosti vodných tokov. Vzniká riziko znečistenia vôd rôznymi znečisťujúcimi látkami ako pohonné hmoty, mazadlá, technické kvapaliny a oleje. Významnejšie riziko predstavujú iba havarijné úniky nebezpečných látok. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii, ktorá musí zahŕňať použitie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky, zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom, pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad, personálnu pripravenosť a havarijnú pripravenosť. Na vylúčenie alebo zmiernenie znečistenia vôd počas výstavby bude vypracovaný havarijný plán podľa vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Vplyv prevádzky diaľnice na zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKV0032 Kysuca sa nepredpokladá alebo len v nevýznamnej miere. Zrážkové vody z povrchového odtoku diaľnice D3 odvádzané cestnou kanalizáciou budú pred zaústením do recipientov (do rieky Kysuce a 2 prítokov) prečistené v ORL a zadržiavané v retenčných nádržiach tak, aby nedochádzalo k neúmernému prítoku vôd počas príválových dažďov do vodných tokov a ich vybrežiu s následným vznikom povodní. Stokový systém je zvedený vždy do najnižšieho miesta

diaľnice D3, v ktorom budú odvádzané vody čistené v odlučovači ropných látok, čím sa zabráni znečisteniu povrchových a podzemných vôd. Odlučovače ropných látok budú vybavené automatickým uzáverom, ktorý zabezpečí uzavretie odtoku z ORL v prípade väčšej vrstvy ropných látok, ako povoľuje prevádzkový predpis zariadenia. ORL musia spĺňať parametre čistenia na výstupe zo zariadenia na hodnotu $NEL < 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$. Retenčné nádrže sú navrhnuté na zadržanie 30 % množstva odvádzaných zrážkových vôd z komunikácie diaľnice D3. Retenčné nádrže sú dimenzované na periodicitu dažďa $P = 1,0$ (1-ročný dažď) s kapacitnou rezervou 25 % a 30 min. dažďa s následným regulovaným odtokom do príslušných recipientov.

Zrážkové vody otekajúce z vozovky diaľnice budú počas prevádzky obsahovať znečisťujúce látky, ktoré môžu mať vplyv na kvalitu podzemnej i povrchových vôd. Ide najmä o chloridy z posypových solí, polycyklické aromatické uhľovodíky (PAU), fenoly a potenciálne toxické kovy (olovo, nikel, kadmium, chróm a meď). Viacero organických látok a kovov je viazaných na nerozpustné látky a prítomné ílovité častice, ktoré postupne sedimentujú v rôznych odvodňovacích zariadeniach a recipientoch. Vplyv prevádzky diaľnice na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia diaľničného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu diaľnice a mostov je riešené zaústením do dažďovej kanalizácie diaľnice a po jej prečistení v odlučovačoch ropných látok bude vyvedená do okolitých recipientov.

V rámci stavby diaľnice D3 dochádza aj k úprave existujúcich kanalizácií.

Na sledovanie vplyvu stavby diaľnice D3 na vývoj vodných pomerov z hľadiska množstva a kvality vôd v príslušnom území sa bude vykonávať monitoring podľa vypracovaného projektu.

Na základe predpokladu, že nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0032 Kysuca a SKV0148 Vadičovský potok, ktorých vznik súvisí priamo s realizáciou diaľnice D3 budú mať len dočasný charakter, resp. trvalý charakter lokálneho významu, možno predpokladať, že kumulatívny dopad už existujúcich a nových vyvolaných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie ich ekologického stavu. Vplyv počas výstavby diaľnice sa očakáva málo významný.

Počas výstavby diaľničnej komunikácie možno predpokladať dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0032 Kysuca ako je narušenie koryta toku a dnových sedimentov, narušenie prirodzenej premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku, ovplyvnenie rýchlosti prúdenia, zakaľovanie vody, narušenie pozdĺžnej kontinuity toku, najmä pohybom mechanizmov a prísunom materiálu, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie jeho bentickej fauny a ichtyofauny. Tieto dočasné zmeny budú s postupujúcimi prácami prechádzať do zmien trvalých s trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Avšak vzhľadom na lokálny charakter týchto trvalých zmien vo vzťahu k celkovej dĺžke útvaru povrchovej vody SKV0032 Kysuca 45,30 km, možno predpokladať, že tieto zmeny nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie ekologického stavu dotknutého útvaru povrchovej vody ako celku, rovnako aj predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novo vzniknutých zmien (hydromorfologických) charakteristík súvisiacich priamo s realizáciou projektu nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie jeho ekologického stavu.

Počas prevádzky sa vplyv na hydromorfologické charakteristiky útvaru povrchovej vody nepredpokladá. Kumulatívny negatívny dopad vplyvov (s príspevkom vplyvu z prevádzky diaľnice D3) sa na útvary povrchovej vody SKV0032 Kysuca a SKV0148 Vadičovský potok vzhľadom na charakter stavby (cestná komunikácia) a navrhované opatrenia (ORL a retencia s regulovaným odtokom dažďových vôd do recipientov) neočakáva.

Je preto reálny predpoklad, že identifikované zmeny nebudú významné do takej miery, že nebude možné dosiahnuť environmentálne ciele alebo sa nepodariť zabrániť zhoršeniu stavu dotknutých útvarov povrchovej vody. Napriek tomu je potrebné všetky úpravy v tokoch riešiť ekologicky prijateľným spôsobom.

Trasa diaľnice D3 je v hodnotenom území vedená údolím rieky Kysuca v Chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy – Javorníky.

Útvar SK1000500P patrí medzi útvary podzemných vôd v kvartérnych horninách v dobrom chemickom stave, útvar predkvartérnych podzemných vôd SK2001800F je taktiež v dobrom chemickom stave, ale zlom kvantitatívnom stave, v dôsledku nepriaznivej bilancie podzemnej vody, ale mimo skúmanej lokality, v oblasti Rajec, Lietava a Lietavská Svinná. Vplyvom vyšších odberov podzemnej vody sú v riziku povrchové vody vodných tokov.

Trasa diaľnice D3 v hodnotenom úseku neprechádza zraniteľným územím z poľnohospodárskej výroby v zmysle nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti kde koncentrácia dusičnanov v podzemnej vode prekračuje kritickú hodnotu 50 mg.l^{-1} , v ktorých by aj krátkodobý prítok znečistených vôd mohol predstavovať riziko pre vodohospodárske využívanie podzemných vôd.

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody, najmä pri zemných prácach (hlbenie zárezov, stavba oporných a zárubných múrov, mostov). K znečisteniu podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny kolektorov podzemných vôd pri výkopoch a hlbení základových konštrukcií (pilóty), resp. nepriamo ich únikom do kolektora podzemných vôd, ktorý je dobre priepustný (štrky). Podľa úrovne hladiny podzemnej vody v území je zrejmé, že pri hlbení a stavbe základov mostov dôjde ku kontaktu s hladinou podzemnej vody a potenciálnemu krátkodobému ohrozeniu jej kvality. V časti trasy D3 vedenej na násype sa ovplyvnenie režimu podzemnej vody neočakáva. Uvedený možný vplyv realizácie stavby na režim a hladinu podzemnej vody bude dočasný, obmedzený na dobu výstavby jednotlivých objektov bez väčšieho celkového vplyvu na podzemnú vodu v širšom území a bez vplyvu na stav dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov horného toku Váhu a jeho prítokov a SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny ako celku.

Počas výstavby diaľnice môžu zmenu úrovne hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000500P a SK2001800F spôsobiť objekty mostov. Vzhľadom na lokálny charakter predpokladaných zmien režimu podzemnej vody a možného vzniku bariérového efektu vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000500P a SK2001800F možno predpokladať, že vplyv nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie ich kvantitatívneho stavu.

Počas prevádzky sa vplyv na zmenu hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov horného toku Váhu a jeho prítokov a SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny ako celku nepredpokladá.

Podľa výsledkov predchádzajúcich hodnotení a hydrogeologických posudkov vplyvu stavby na existujúce vodárenské i ostatné využívané vodné zdroje by pri uvažovaných technických a technologických postupoch a opatreniach nemalo dôjsť k ich negatívnemu ovplyvneniu alebo ohrozeniu.

Počas prevádzky diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto nebude dochádzať k žiadnym negatívnym vplyvom na kvalitu a kvantitu podzemných vôd, vodných a vodárenských zdrojov.

Diaľnica nemá žiadny vplyv na zmenu bilančného stavu útvaru podzemnej vody SK10005000P a celkový bilančný stav útvaru podzemnej vody bude aj po vybudovaní diaľnice definovaný ako dobrý bilančný stav. Podľa výsledkov posúdenia hydrogeologických pomerov by nemalo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu a ohrozeniu vodárenských zdrojov Rudina a Kysucké Nové Mesto, k zhoršeniu kvality a nezávadnosti podzemnej vody ani vplyvom výstavby ani vplyvom prevádzky diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, vedenej v smere J. Dočasné kvalitatívne ovplyvnenie VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto môže nastať len pri hlbení základov pre mostné objekty. Preto sa odporúča dotknuté objekty zakladať v suchom období pri čo najnižšej hladine podzemnej vody (leto, jeseň). Vzhľadom na to, že ovplyvnenie VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto sa nedá úplne vylúčiť odporúča sa dôsledné dodržiavanie navrhovaných preventívnych opatrení. Navrhované technické a technologické riešenia a organizačné opatrenia zohľadňujú výsledky niekoľkých etáp geologických a hydrogeologických prieskumných a monitorovacích prác.

Vplyvom diaľnice D3 na pôdu je najmä jej dočasný a trvalý záber pod objekty telesa diaľnice, križovatiek a ostatných objektov. Z hľadiska využitia si stavba vyžiada najmä trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

V priebehu výstavby diaľnice D3, vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov, možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti telesa diaľnice, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch:

- Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby i stavebné mechanizmy a v rámci stavebných dvorov. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.
- Zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne má nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie. Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hlbkovým kyprením).
- Intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej diaľnice a v areáloch stavebných dvorov. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.
- Narušenie reliéfu vytváraním svahov (násypových alebo výkopových) so sklonom nad 12 ° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracovávaní projektu a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou kríkov.

Počas štandardnej prevádzky bude diaľnica potenciálnym zdrojom kontaminácie územia v blízkosti diaľnice. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín, ale aj zrážkové vody stekajúce z vozovky, ktoré môžu obsahovať látky z chemického posypu a ropné látky vytekajúce z automobilov. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny diaľnice. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekročovania hygienických limitov. Rozsah kontaminácie pôdy výfukovými splodinami je možné obmedziť vytvorením zelených pásov po oboch stranách komunikácie, ktoré súčasne obmedzujú prašnosť.

V podmienkach neštandardnej prevádzky diaľnice, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami nastupujú zložky Hasičského a záchranného zboru s účinnými opatreniami. V prípade väčšieho plošného znečistenia pôd je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Stavba diaľnice v riešenom území nemá vplyv na povodňové prietoky Q_{100} a aj po výstavbe bude zachovaný súčasný režim odtoku.

Vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie

Výstavba a prevádzka diaľnice D3 bude mať vplyv lokálnu klímu dotknutého územia, a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklimy v koridore líniovej stavby.

Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy na projekt diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto bolo spracované za účelom vyhodnotenia adaptácie projektu na riziká vyplývajúce z budúcich možných zmien klímy. Na základe výsledkov posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy boli v investičnej fáze infraštruktúrneho projektu diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto identifikované nízke a stredné riziká. Stredné riziká boli identifikované na úrovni dopravnoprevádzkových funkcií diaľnice. Ide o riziká spôsobené klimatickými javmi ako silný vietor, silný dážď, snehové javy, námraza, búrka a hmla, v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k uzatvoreniu diaľnice. Uvedené obmedzenia sú však dočasného charakteru a vzhľadom na prijaté opatrenia umožňujúce včasnú identifikáciu a reakciu na vzniknutú situáciu, preto predstavujú prijateľné riziko.

Závažné poškodenie diaľničnej infraštruktúry, ktoré by vyžadovalo prijatie mimoriadnych opatrení, významnú až zásadnú zmenu technického riešenia stavby alebo trvalé uzatvorenie prevádzky v dôsledku zničenia stavby vplyvom zmeny klímy je vzhľadom na stavebno-technické zhotovenie stavby a jej súčastí a prijaté opatrenia vzácné až nepravdepodobné.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že opatrenia prijaté na zabezpečenie odolnosti projektu diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto na súčasnú premenlivosť klímy a jej budúce prejavy sú dostatočné a nenavrhujú sa nové adaptačné opatrenia.

Produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Vo všeobecnosti výstavba komunikácie v novej polohe znamená presun znečistenia ovzdušia z dopravy z väčšinou z lokalít husto obývaných obyvateľstvom, ktorými prechádza v súčasnosti hlavná dopravná trasa do voľnej krajiny. V prípade navrhovanej diaľnice D3 sa koridor so zdrojom znečistenia ovzdušia výrazne nezmení. K negatívnemu ovplyvneniu ovzdušia bude dochádzať najmä počas obdobia výstavby diaľnice zvýšenou prašnosťou a emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie z ťažkých stavebných mechanizmov a stavebnej dopravy. Zdroj emisií znečisťujúcich látok budú najmä samotné stavenisko, zariadenie staveniska, depónie humusu, prístupové cesty. Výsledky emisnej štúdie preukázali, že najvyššia koncentrácia látok znečisťujúcich ovzdušie počas prevádzky sa sústreďuje v bezprostrednej blízkosti trasy diaľnice D3 a križovatiek a so zväčšujúcou sa vzdialenosťou od zdroja postupne klesá. Koncentrácie NO₂, NO_x a tuhých znečisťujúcich látok podľa výpočtov nepresahujú kritickú úroveň a limitné hodnoty podľa v súčasnosti platnej legislatívy.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na flóru, faunu a biotopy sa prejavujú v etape výstavby diaľnice D3 priamo, aj nepriamo. Ide o trvalý a dočasný záber pôdy - strata biotopov, o trvalú likvidáciu a dočasné narušenie, pôsobeniu hluku, vibrácií a emisií zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy (staveniská, prístupové trasy) - dočasné vyrušovanie živočíchov hlukom a svetlom, Taktiež bude dochádzať k splachovaniu zemných častíc, k vzniku rizika havarijného úniku ropných látok v prípade kolízií - znečistenie povrchových vôd (Kysuca a prítoky) - dočasné zakaľovanie, potenciálne riziko znečistenia, vplyv na biotopy vodných a polovodných živočíchov. Bude dochádzať k vzniku líniovej a plošnej bariéry (stavenisko a prístupy) a k možnosti kolízií stavebnej dopravy so živočíchmi. Realizácia sa bude znamenať ruderalizáciu a riziko šírenia inváznych druhov rastlín (depónie, stavenisko, doprava) - možný vplyv na biotopy a biotopy druhov. Likvidáciou biotopu alebo jeho časti, bude dochádzať k fyzickej likvidácii živých organizmov, ale súčasne aj k likvidácii podmienok nevyhnutných pre ich život. Biotopy sú miestom pobytu, úkrytu, rozmnožovania a vyhľadávania potravy rôznych živočíchov. Zásah v trvalom zábere stavby je nevratný a dotknuté ekosystémy v danom území - lokálne zaniknú. Likvidáciou časti biotopu v existujúcich biokoridoroch dochádza k ich prerušeniu a pri veľkom zásahu až k znefunkčneniu biokoridoru.

Významným vplyvom je fragmentácia biotopov. Výstavbou diaľnice dôjde k rozdeleniu populácií živočíchov do menších, často izolovaných skupín. Menšie populácie sa stávajú menej stabilnými, sú vystavené väčšiemu predáčnemu tlaku, znižuje sa dostupnosť úkrytov a potravy a dochádza ku genetickej izolácii.

Významným priamym vplyvom výstavby diaľnice je nevyhnutný výrub drevín v celom plošnom priemete stavby diaľnice D3. V zábere stavby sa nachádzajú sprievodné a brehovú porasty rieky Kysuca a prítokov, vlievajúcich sa do Kysuce (Vadičovský potok, Snežnica, Podhájsky potok), líniové porasty pozdĺž ciest, rozptýlená krajinotvorná zeleň a aj lesné porasty. Na základe Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo les (DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) v trase navrhovanej stavby boli identifikované nasledovné výrubu drevín rastúcich mimo lesa:

Charakter vegetácie	Všetky inventarizované dreviny		Dreviny, pre ktoré bola vypočítaná spol. hodnota		Vypočítaná spol. hodnota spolu (€)
	Stromy (ks)	Kríky (m ²)	Stromy (ks)	Kríky (m ²)	
Krajinotvorná zeleň v poľnohospodárskej krajine, súvislá zeleň s charakterom lesa mimo lesné pozemky, sprievodná zeleň poľných ciest	8 032	77 370	2 067	76 950	3 126 490,40
Brehová a sprievodná zeleň vodných tokov	2 965	26 850	990	26 770	1 789 578,87
Cestná zeleň pri ceste I/11 a pri cestách III. triedy v zábere stavby	921	5 890	168	5 740	239 762,90
Verejná zeleň	71	135	63	135	55 451,11
Spolu	11 989	110 245	3 288	109 595	5 211 283,28

Na lesných pozemkoch dôjde k vyňatiu z funkcií lesa na celkovej ploche 7,38 ha.

V rámci Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho a národného významu (príloha č. 5 SoH; M. Barlog, 2023) boli identifikované v trase diaľnice D3 a s ňou súvisiacich objektov plochy mokradí, ktoré budú stavbou ovplyvnené. Takmer všetky identifikované lokality (okrem lokalít 3 a 9) sú súčasťou prvkov ÚSES: NRBk Rieka Kysuca, NRBc Ľadonhora - Brodnianka, NRBk Veľký Javorník - Kysucké Beskydy, GL Lužný les pri Rudinke (GL10, resp. GL42) a GL Kysuca (GL8). Niektoré lokality majú vysoký podiel druhov prirodzených porastov biotopu Kr9 (Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek), či Br6 (Brehové porasty devätsilov (6430)) a Ls1.1 (Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (91E0*)), ale aj veľmi vysoký podiel výskytu inváznych druhov rastlín.

Predpokladaný záber mokradí navrhovanou stavbou D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto predstavuje celkovú plochu 439 243 m².

Počas prevádzky bude na rastlinstvo a živočíšstvo v okolí diaľnice D3 pôsobiť zmena ekologických podmienok - zatienenie stanoviska, odstránenie vysokej vegetácie, obnaženie porastových stien, zníženie stability okrajovej časti porastu lesa, pôsobenie hluku, vibrácií a emisií z dopravy na diaľnici a príľahlej cestnej sieti - trvalé vyrušovanie živočíchov hlukom a svetlom, odpadové dažďové vody odvádzané do povrchových tokov cez ORL a akumuláciu, znečistenie povrchových vôd (Kysuca) - trvalé (posypové soli), vplyv na biotopy vodných a polovodných živočíchov v úsekoch pod výustami, líniová bariéra (diaľnica a preložka cesty I/11 s premávkou) s oplotením, migračnými prechodmi (ekodukt a mosty s parametrami migračných objektov) a zábranami pre vtáky - usmernenie migrácie, zníženie rizika stretov dopravných prostriedkov a živočíchov na ceste I/11 a šírenie expanzívne sa šíriacich a inváznych druhov rastlín.

Na faunu má vplyv najmä etapa výstavby diaľnice, kedy dochádza k ovplyvneniu vlastností biotopu a často k jeho nenávratnej strate. Na vplyvy počas výstavby sú citlivejšie vodné živočíchy ako suchozemské. Počas výstavby sa očakávajú nasledujúce vplyvy na vodné živočíchy:

- bagrovanie/odstránenie riečnych sedimentov - zničenie habitatov, neresísk a zimovísk rýb, zničenie biotopov druhov európskeho významu;
- zvýšená turbidita a množstvo splavenín;
- v čase neresu rýb môže dôjsť k vyrušovaniu (neúspešným neresom), úmrtiu vývinových štádií na neresiskách vplyvom sedimentácie splavenín počas výstavby, alebo priamou likvidáciou (mechanizmami pri pohybe v koryte toku);
- úprava koryta - dôjde k zničeniu mikro- a mezohabitatov rýb a ich vývinových štádií ;
- odstránenie brehových porastov - strata tienistých miest (dôležité ochladzovanie toku), úkrytov a likvidácia potravného zdroja ;

- znečistenie stavebnými látkami, motorovými kvapalinami a soľou (v zimných mesiacoch);
- zvýšené úmrtie pri ľadochodoch - v roku 2012 bol na Kysuci zaznamenaný silný ľadochod, pri ktorom došlo k väčšiemu úhynu rýb. Z tohto hľadiska môžu novovybudované piliere a umelé poloostrovy v toku predstavovať pre ľadochody prekážku, kde môže dôjsť k blokáde a nahromadeniu ľadu.

Výstavbou dochádza k priamemu záberu vhodných biotopov a ich fragmentácii.

Najväčším rizikom je záber vhodných biotopov a riziko znečistenia biotopov v blízkosti stavby, najmä počas výstavby. Stavbou tiež dôjde k fragmentácii územia, kedy môžu byť narušené migračné ťahy obojživelníkov (jarný ťah zo zimoviska na reprodukčné lokality, spiatocný ťah z reprodukčných lokalít, ťah nových metamorfovaných jedincov, jesenný ťah na zimoviská a ťah za potravou), ale aj plazov. Počas migrácií tak vzniká riziko vstupu živočíchov na teleso diaľnice.

V dotknutom území neboli identifikované významné migračné ťahy obojživelníkov.

Najzávažnejším vplyvom stavby pre identifikované hniezdiče je výrub drevín - zánik vhodných hniezdných biotopov, ich fragmentácia, ale aj napr. úprava brehov Kysuce, kde je zaevidovaná hniezdna lokalita brehule riečnej (úsek cca km 20,000 - 21,000 D3). Najcennejší z biologického hľadiska je samotný koridor rieky Kysuca s jej okolitými brehovými porastmi a Kysucká brána.

Počas prevádzky sú to najmä kolízie vtákov s automobilovou premávkou.

Počas výstavby vzniká riziko zániku vhodných biotopov (výrub lesných a brehových porastov, remízok a pod.), najmä pre druhy netopierov viazaných na lesné spoločenstvá, rovnako aj počas výrubu vzniká riziko úhynu jedincov, ktorý sa v týchto porastoch ukrývajú. V úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto sa v zábere stavby nachádza približne 51,20 ha pre netopiere vhodných biotopov.

Počas prevádzky môže dochádzať ku kolíziám netopierov s automobilovou premávkou, kde majú niektoré druhy svoje zaužívané „letové koridory“. Sú to miesta, kde líniová stavba križuje vodný tok resp. plochu, líniovú zeleň v podobe remízok, otvorených lesných porastových stien, vetrolamov a pod. Nakoľko je rieka Kysuca migračným (temporálnym) koridorom alebo lovným teritóriom, bude potrebné zvýšiť pozornosť hlavne pri križovaní pripravovanej diaľnice D3 cez rieku Kysuca. Problémové - kolízne miesta sú totožné s kolíznymi miestami vtákov.

V prípade cicavcov vplyvom výstavby diaľnice D3 dôjde k zásahu do vhodného biotopu a k ovplyvneniu migračnej priechodnosti líniovej bariéry.

Zásahom do vodného režimu tokov prítomných v území (Kysuca a jej prítoky) bude vplyv na populácie rýb minimálny. Potravná ponuka v prípade realizácie zámeru nebude dotknutá. Negatívnym vplyvom však bude zvýšené vyrušovanie vydry a zásahom do brehových porastov a štruktúry môžu byť narušené úkrytové možnosti druhu. V prípade bobra vodného bude jeho rušenie hlavne počas výstavby, pričom dôjde k záberu biotopu lužného lesa ako potravnnej bázy druhu.

V trase navrhovanej stavby diaľnice D3 sa budú vyskytovať druhy rastlín a živočíchov charakteristické pre daný biotop, medzi nimi môžu byť aj druhy vzácne a chránené. V rámci Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho a národného významu (DOPRAVOPROJEKT a.s., M. Barlog, 2023) na základe spracovaných údajov o plochách výskytu biotopov európskeho a národného významu v trase diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bol spracovaný prehľad spoločenskej hodnoty biotopov na jednotlivých plochách podľa polygónov, biotopov a katastrálnych území. Identifikované boli tri biotopy európskeho významu: Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (*91E0) a Br6 Brehové porasty deväťsilov (6430) v kombinácii s biotopom národného významu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek. Celkovo bolo v trase navrhovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto inventarizovaných 394 923 m² plôch biotopov, z toho 182 747 m² biotopov európskeho významu a 212 176 m² biotopov národného významu, resp. biotopov národného významu s nemapovateľnými fragmentami biotopu Br6. Na uskutočnenie činnosti, ktorou môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopov európskeho významu alebo biotopov národného významu, je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody (§ 6 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z.).

Primerané hodnotenie vplyvu zámeru „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto na sústavu Natura 2000“ (M. Zuskinová, 2023) identifikovalo 7 dotknutých druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany v 12 dotknutých ÚEV a 9 dotknutých druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany v 4 dotknutých CHVU. Dotknuté biotopy neboli identifikované. Prehľad dotknutých predmetov ochrany v rámci dotknutých ÚEV a CHVU uvádza nasledujúca tabuľka.

Dotknutý predmet ochrany	Dotknuté územie
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>) a medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	SKUEV0834 Ľadonhora SKUEV0256 Strážovské vrchy SKUEV0288 Kysucké Beskydy SKUEV2288 Kysucké Beskydy SKUEV0252 Malá Fatra SKUEV0642 Javornický hrebeň SKUEV0657 Malý polom SKUEV0251 Zázrivské lazy CZ0724089 Beskydy PLH240005 Beskid Slaski PLH240006 Beskid Żywiecki
vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>)	SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
plž vrchovský (<i>Sabanejewia balcanica</i>)	SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>)	SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>)	SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
bocian čierny (<i>Ciconia nigra</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra CZ0811022 SPA Beskydy
tesár čierny (<i>Dryocopus martius</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra CZ0811022 SPA Beskydy PLB240002 SPA Beskid Żywiecki
muchárik malý (<i>Ficedula parva</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra CZ0811022 SPA Beskydy
včelár lesný (<i>Pernis apivorus</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra PLB240002 SPA Beskid Żywiecki
orol skalný (<i>Aquila chrysaetos</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra PLB240002 SPA Beskid Żywiecki
sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra
výr skalný (<i>Bubo bubo</i>)	SKCHVU028 Strážovské vrchy SKCHVU013 Malá Fatra PLB240002 SPA Beskid Żywiecki
sova dlhochvostá (<i>Strix uralensis</i>)	SKCHVU013 Malá Fatra CZ0811022 SPA Beskydy PLB240002 SPA Beskid Żywiecki
trasochvost horský (<i>Motacilla cinerea</i>)	PLB240002 SPA Beskid Żywiecki

Vyhodnotenie vplyvov na predmety ochrany v rámci dotknutých ÚEV a CHVU

Vlk dravý (*Canis lupus*)

Rys ostrovid (*Lynx lynx*)

Medveď hnedý (*Ursus arctos*)

Variant 0 (prevádzka) - prevádzka na ceste I/11 môže byť zdrojom kolízií dopravných prostriedkov a jedincov dotknutých druhov pri snahe prekonať údolie Kysuce. Ide o reálne riziko s trvalým a dlhodobým účinkom a stúpajúcou tendenciou z dôvodu rastúcej dopravnej záťaže na ceste I/11 ako hlavnom tranzitnom ťahu. Mortalita sa môže vzťahovať na jedince z populácií viacerých okolitých ÚEV, čo vyplýva z veľkých domovských okrskov a mobility druhu. V dotknutom úseku, kde migračná štúdia (HBH projekt, spol. s r. o., 2020), ale aj ďalšie zdroje, potvrdzujú výskyt vlka, rysa a medveďa (aj keď

len ojedinele) pri migrácii, je nulový variant prekážkou v prepojení populácií v smere západ - východ. Strata jedincov v premávke spolu s ďalšími vplyvmi (železnica, urbanizácia) môže ovplyvniť aj kvalitu populácií v ÚEV.

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa strata časti migračných biotopov druhu mimo dotknutých ÚEV z dôvodu záberu plôch pod diaľnicu v miestach, ktoré druh využíva pri potravnej migrácii a hľadaní nových teritórií v smere západ - východ. V posudzovanom úseku migračná štúdia (HBH projekt, spol. s r. o., 2020) vymedzuje migračné koridory Kysucká brána, Oškerda a Povina, pričom dostupné zdroje potvrdzujú pri druhoch vlka a rysa funkčnosť pri profile Povina a obmedzenia v profiloch Kysucká brána a Oškerda. Vzhľadom na nároky medveďa a výskytové dáta potvrdzujú migračnú funkciu pri profile Povina, v prípade ostatných je využitie málo pravdepodobné. Priestor stavby bude počas realizácie pôsobiť ako plošná a líniová bariéra pri love, resp. hľadaní nových teritórií u mladých jedincov (u medveďa sporadicky). V blízkosti stavebného ruchu (stavenisko, prístupové cesty) sa uplatnia rušivé vplyvy, ktoré dočasne znížia pravdepodobnosť výskytu druhov v dotknutom priestore, čo zároveň znižuje riziko stretu jedincov s vozidlami stavebnej dopravy. Vzhľadom na flexibilitu a mobilitu druhov je predpoklad, že využijú iné priestory a nedôjde k stratám.

Variant V1 (prevádzka) - mortalita pri stretoch s dopravnými prostriedkami sa v období prevádzky projektu v dotknutom úseku celkovo zníži, nakoľko vstupe jedincov na diaľnicu bude brániť oplotenie a intenzita dopravy na ceste I/11 sa zníži, nakoľko podstatnú časť prevažne nákladnej dopravy preberie diaľnica D3. Riziko stretov na I/11 (výhľad r. 2050 = 8000 vozidiel/24 h), ako trvalý negatívny vplyv, bude pôsobiť naďalej. Reálny pokles mortality sa prejaví v koridore Kysuckej brány, kde je navrhnutý ekodukt ponad cestu I/11, železniciu a ich oplotenie. Línia D3 vytvorí novú migračnú bariéru, ktorú môžu jedince z dôvodu oplotenia prekonať len v konkrétnych bodoch (ekodukty, mostné objekty, viadukty). Na základe odporúčaní migračnej štúdie variant V1 rieši kľúčové objekty (SO 201, SO 202, SO 228) v parametroch, ktoré vyhovujú nárokom pre prechod živočíchov kategórie A, t. j. medveďa hnedého, rysa ostrovida, ale aj vlka dravého a raticovej zveri ako jeho preferovanej potravy. Zároveň zahŕňa aj objekt ekoduktu SO 248 ponad železniciu a preložku I/11 v úseku pri Kysuckej bráne, vrátane navádzacieho oplotenia, ktorý nadväzuje na migračný objekt mosta SO 228. V tomto profile je predpoklad zlepšenia situácie (priepustnosť bariéry a zníženie rizika kolízií na I/11 a železnici). V profile Povina bude pohyb jedincov navedený do prechodov SO 201 (Podhájsky potok) a SO 202 (Kysuca) s potenciálom bezpečného prevedenia migračného tlaku. V nadväzujúcom úseku I/11 sa navrhuje ako opatrenie inteligentné dopravné značenie na zníženie počtu stretov jedincov s vozidlami. V profile Oškerda, ktorý má už v súčasnosti obmedzený potenciál pre prevedenie migrácie druhu, bude prípadná migrácia umožnená popod most SO 230, ktorý má vyhovujúce parametre. Možnosť migrácie bude naďalej ovplyvňovať bariéra I/11 a železnica s rizikom straty jedincov pri kolízii s vozidlami, vzhľadom na pokles dopravnej intenzity však bude výrazne obmedzená. Z hľadiska prepojenia populácií ÚEV cez kysucké údolie v posudzovanom úseku sa teda predpokladá výsledný pozitívny vplyv. Pri zohľadnení kumulácie s ďalšími pripravovanými úsekmi D3 sa vplyv týka prepojenia medzi populáciami v oblasti Javorníkov (ÚEV Beskydy, Javornický hrebeň, Malý Polom) s územiaми v oblasti Kysuckých Beskyd a Malej Fatry (ÚEV Kysucké Beskydy, Závrivské lazy, Malá Fatra). V prípade vyhovujúceho riešenia migračných prechodov u nadväzujúcich úsekov D3 porovnateľných s variantom V1 posudzovaného úseku bude mať kumulácia trvalý priaznivý vplyv na konektivitu územia pre druh s možným dopadom aj na kvalitu populácií viazaných na kľúčové biotopy v ÚEV, najmä okrajových v ÚEV Beskydy a Malý Polom. Možnosť prepojenia na Strážovské vrchy cez lokalitu projektu je nepatrná, tu sa predpokladá predovšetkým súčasný bariérový vplyv existujúceho považského dopravného koridoru (D1, železnica, cesta I/18), ktorý realizácia projektu nezhorší ani v kumulácii s nadväzujúcimi úsekmi D3.

Vydra riečna (*Lutra lutra*)

Variant 0 (prevádzka) - druh je trvalo prítomný na Kysuci a aj na jej väčších prítokoch. Prevádzka na ceste I/11 môže byť zdrojom kolízií jedincov druhu a dopravných prostriedkov, najmä v miestach križovaní tokov. Podľa konzultácie so Správou CHKO Kysuce je ročná mortalita na I/11 a ostatných komunikáciách v rámci jej územnej pôsobnosti cca 5 jedincov vydry (len nahlásené prípady, reálny počet je vyšší). Prevádzka môže mať vplyv na kvalitu vodného prostredia odvádzaním povrchových vôd bez prečistenia do Kysuce, resp. jej prítokov. Druh je potenciálne ovplyvnený, predovšetkým v zimnom období (posypové soli), ale aj mimoriadnym únikom ropných látok v prípade havárie, a to najmä prostredníctvom svojej potravinovej bázy. Ide o trvalý a dlhodobý, málo významný vplyv, ktorý sa vzťahuje na populáciu viazanú na celý tok (ÚEV, aj iné úseky).

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa strata časti prirodzeného biotopu druhu na toku Kysuce a jej prítokoch mimo územia ÚEV (v nižšom úseku pod ÚEV) v dôsledku úprav na Kysuci a Brodnianke v celkovej dĺžke cca 4 km brehov a stavbou mostných pilierov v koryte toku (objekty SO 237, SO 233). Úpravy koryta si vyžadujú likvidáciu prirodzených brehov a vegetácie v niektorých úsekoch, ktoré sú potenciálnymi úkrytmi a generačnými biotopmi vydry riečnej mimo ÚEV.

Pri prácach v koryte toku dôjde k prechodnému narušeniu biotopu rýb z potravinovej bázy vydry. Dočasne sa predpokladá zhoršenie kvality vody zakaľovaním jemnými časticami pod úsekom zásahov do toku a potenciálne havarijné riziko znečistenia ropnými látkami a stavebnými hmotami s vplyvom na jedince druhu, aj potravu. Tento vplyv možno hodnotiť ako málo významný z hľadiska trvania, aj rozsahu. Priame ovplyvnenie populácie v ÚEV realizáciou projektu je vzhľadom na vzdialenosť a umiestnenie ÚEV vo vyššom úseku vylúčené. Počas realizácie prác v koryte toku, najmä na brehoch, bude dočasne a lokálne znížená priechodnosť dotknutých úsekov toku pre vydru. Môže dochádzať k stretom s vozidlami stavby v priestore staveniska a na prístupoch. Stavebný ruch môže prechodne obmedziť prítomnosť vydry vo vyrušovanom úseku.

Variant V1 (prevádzka) - prevádzka môže mať vplyv na kvalitu vodného prostredia odvádzaním povrchových vôd z vozovky do Kysuce, resp. jej prítokov cez ORL. Druh viazaný na tok Kysuce a jej prítoky bude potenciálne ovplyvnený predovšetkým v zimnom a skorom jarnom období (posypové soli), a to najmä prostredníctvom rýb z potravinovej bázy. Eliminovaný, resp. obmedzený, bude nepriaznivý dopad prípadného úniku ropných látok (ORL). Ide o trvalý a dlhodobý, ale málo významný vplyv, ktorý sa vzťahuje na úseky mimo ÚEV, vplyv na kvalitu biotopu v ÚEV je vylúčený. Predpokladá sa, že dôjde k zníženiu mortality vydry z dôvodu kolízií s premávkou na ceste I/11, nakoľko diaľnica D3 prevezme značnú časť dopravy, riziko bude trvať aj naďalej, ale bude podstatne nižšie. Diaľnica bude oplotená s dostatočným počtom objektov (mosty, estakády), ktoré majú parametre vyhovujúce pre bezkolízny prechod vydry v línii Kysuce a jej hlavných prítokov. K prerušeniu konektivity migračného biotopu pri potravinovej migrácii a disperzii mladých jedincov nedôjde. Kvalita biotopu bude dlhodobo (do času spontánnej obnovy vegetačného krytu) ovplyvnená v úsekoch úpravy brehov (cca 1,6 km úsek toku v posudzovanom úseku). Vzhľadom na veľkosť teritória a mobilitu druhu sa strata a zhoršenie kvality biotopu v posudzovanom úseku dotkne nepriamo celej populácie na dolnej a strednej Kysuci, t. j. nepriamy negatívny vplyv sa predpokladá, aj v rámci ÚEV.

Píľ vrchovský (*Sabanejewia balcanica*)

Hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*)

Hlavátka podunajská (*Hucho hucho*)

Variant 0 (prevádzka) - prevádzka na ceste I/11 môže mať vplyv na kvalitu vodného prostredia odvádzaním povrchových vôd bez prečistenia do Kysuce, resp. jej prítokov. Druhy sa v Kysuci a aj v dotknutom úseku vyskytujú, aj keď píľ vrchovský iba ostrovčekovite, a sú citlivé na znečistenie, takže sú potenciálne ovplyvnené predovšetkým v zimnom období (posypové soli), ale aj mimoriadnym únikom ropných látok v prípade havárie. Ide o trvalý a dlhodobý, málo významný vplyv, ktorý sa vzťahuje na populácie viazané na úseky mimo ÚEV, ale aj v ÚEV a aj na populáciu rýb, ktoré sú potravou.

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa strata časti prirodzeného biotopu druhu mimo územia ÚEV (v nižšom úseku) v dôsledku úprav na Kysuci a Brodnianke a osadenia mostných pilierov v koryte Kysuce (objekty SO 233, SO 237). Zásahy sa nachádzajú mimo lokalít overeného výskytu druhov, ale nedá sa vylúčiť, že zasiahnu iné potenciálne vhodné habitáty, najmä brehové úkryty a zatienenie, pri výstavbe pilierov v koryte aj substrát dna. Pri prácach v koryte toku dôjde k narušeniu substrátu dna s detritom, ktorý plž vrchovský využíva ako úkryt a pri rozmnožovaní, a jeho splaveniu do nižších úsekov, kde môže opätovne sedimentovať a vytvoriť potenciálne vhodné prostredie pre druh. Môže dochádzať aj k splaveniu jedincov, resp. strate znášky v prípade, že boli narušené sedimenty obsadené ako úkryty alebo generačný biotop. Vzhľadom na mobilitu a nároky hlavátky možno považovať aj dotknuté úseky za súčasť potenciálneho biotopu reprodukčného páru z ÚEV (potravný, migračný). Pri prácach v koryte toku dôjde k narušeniu dna a brehov ako biotopu trofickej bázy hlavátky. Môže dochádzať k splaveniu a strate jedincov rýb z jej potravinnej ponuky. Dočasne sa predpokladá zhoršenie kvality vody zakaľovaním jemnými časticami pod úsekom zásahov do toku a potenciálne havarijné riziko znečistenia ropnými látkami a stavebnými hmotami s vplyvom na jedince druhov, aj potravnú bázu. Aj tento vplyv možno hodnotiť ako menej významný z hľadiska trvania, aj rozsahu. Priame ovplyvnenie populácií v ÚEV realizáciou projektu je vzhľadom na vzdialenosť a umiestnenie ÚEV vo vyššom úseku vylúčené. Počas výstavby nebude prerušená kontinuita toku pre lokálnu migráciu druhov, pre potravnú a neresovú migráciu hlavátky.

Variant V1 (prevádzka) - prietoky vo vodnom ekosystéme budú kvantitatívne len mierne odlišné v dôsledku odvodnenia telesa diaľnice do Kysuce, kde sa počíta aj s akumuláciou a postupným odtokom. Z tohto pohľadu sa podmienky druhov nezhoršia. Prevádzka môže mať vplyv na kvalitu vodného prostredia odvádzaním povrchových vôd do Kysuce cez ORL. Druhy sa na Kysuci, aj v dotknutom úseku vyskytujú, aj keď ostrovčekovite (plž vrchovský), a sú citlivé na znečistenie, takže budú potenciálne ovplyvnené najmä v zimnom a skorom jarnom období (posypové soli). Eliminovaný, resp. obmedzený, bude nepriaznivý dopad prípadného úniku ropných látok. Ide o trvalý a dlhodobý, ale zanedbateľný vplyv, ktorý sa vzťahuje na populácie viazané na úseky mimo ÚEV. Prevádzka nepredpokladá prekážku v toku, ani iné ovplyvnenie biologickej priechodnosti pre druhy.

Bocian čierny (*Ciconia nigra*)

Variant 0 (prevádzka) - môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov v premávke na ceste I/11 s jedincami druhu počas preletov cez cestu a v línii toku na mostoch. Ide o trvalý vplyv počas využívania vhodných potravných biotopov druhu na lokalite mimo CHVÚ aj v čase sezónnej migrácie, nakoľko druh využíva línii tokov ako preferovaný migračný biotop. Predpokladá sa trvalé pôsobenie a postupné zvyšovanie rizika nárazov v dôsledku nárastu dopravnej záťaže na I/11.

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa strata časti potravného a migračného biotopu druhu mimo územia CHVÚ záberom plôch pre stavbu bez priameho alebo nepriameho vplyvu na hniezdiská a kľúčové biotopy v CHVÚ. Predpokladá sa dočasné ovplyvnenie druhu na potravnom a migračnom biotope mimo CHVÚ v dôsledku vyrušovania stavebnou činnosťou. Možné je dočasné krátkodobé ovplyvnenie potravinnej bázy druhu zakaľovaním vody pri prácach na objektoch v koryte toku (úpravy Kysuce a Brodnianky, piliere v toku - mosty SO 233, SO 237), vzhľadom na rozsah ide o málo významný vplyv.

Variant V1 (prevádzka) - ojedinele môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov na D3 s jedincami druhu počas preletov cez diaľnicu a v línii Kysuce a jej prítokov. Ide o trvalý vplyv počas využívania vhodných potravných biotopov druhu na lokalite mimo CHVÚ a počas sezónnej migrácie, nakoľko druh využíva línii tokov aj ako preferovaný migračný biotop. Rizikové mostné objekty SO 230, SO 237, SO 202, SO 238 sú vybavené PHS alebo zábranou pre vtáky, čo možnosť úhynov v premávke výrazne znižuje až eliminuje. Zároveň sa predpokladá mierne zníženie rizika nárazov na I/11 v dôsledku poklesu dopravnej záťaže na tejto komunikácii.

Tesár čierny (*Dryocopus martius*)
Včelár lesný (*Pernis apivorus*)
Orol skalný (*Aquila chrysaetos*)
Sokol sťahovavý (*Falco peregrinus*)
Výr skalný (*Bubo bubo*)
Sova dlhochvostá (*Strix uralensis*)
Trasochvost horský (*Motacilla cinerea*)

Variant 0 (prevádzka) - môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov v premávke na ceste I/11 s jedincami druhov počas preletov cez cestu a v línii toku na mostoch. Ide o vplyv mimo CHVÚ, druhy sa na vhodných biotopoch v okolí projektu vyskytuje trvale (hniezdiť), potravne, ale aj pri disperzii mladých jedincov alebo na sezónnom ťahu. Predpokladá sa trvalé pôsobenie a postupné zvyšovanie rizika nárazov v dôsledku nárastu dopravnej záťaže na I/11. Pri druhu trasochvost horský sa predpokladá primárne ovplyvnenie jedincov viazaných na Kysucu a prítoky, ale je možný vplyv aj na populáciu v CHVÚ (migrácia).

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa narušenie, príp. strata potenciálnych biotopov druhov mimo území CHVÚ záberom plôch pre stavbu (zásah do brehových porastov, ekotónov), čo nemá priamy, ani nepriamy vplyv na hniezdiská a kľúčové biotopy vo vnútri území CHVÚ. Riziko sa vzťahuje na populácie mimo CHVÚ, pri potravnnej a sezónnej migrácii nie je vylúčené aj ovplyvnenie jedincov z CHVÚ. Predpokladá sa dočasné ovplyvnenie druhov na hniezdnom a potravnom biotope mimo CHVÚ v dôsledku vyrušovania stavebnou činnosťou. Vzhľadom na veľkosť teritória orla skalného, či výra skalného sa vplyv môže dotknúť jedincov hniezdiacich v CHVÚ, resp. jedincov, ktoré hniezdia na vhodných biotopoch mimo území CHVÚ. Vzhľadom na vzdialenosť a lokalizáciu CHVÚ je predpoklad, že projekt sa dotkne primárne jedincov populácií sovy dlhochvostej viazaných na vhodné biotopy mimo území CHVÚ na vhodných biotopoch v Kysuckej vrchovine a Kysuckých Beskydách. Možné je dočasné krátkodobé ovplyvnenie potravnnej bázy druhu trasochvost horský zakaľovaním vody pri prácach na objektoch v koryte toku (úpravy Kysuce a Brodnianky), vzhľadom na vypustenie niektorých úprav, resp. skrátenie dĺžky a vylúčenie pilierov z toku, ide o menej podstatný vplyv.

Variant V1 (prevádzka) - ojedinele môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov na D3 s jedincami druhov počas preletov cez diaľnicu a v línii Kysuce a jej prítokov. Ide o vplyv na populácie mimo CHVÚ, druhy sa na vhodných biotopoch v okolí vyskytuje trvale, potravne, aj pri disperzii mladých jedincov alebo na sezónnom ťahu. Kritické mostné objekty SO 230, SO 237, SO 202 a SO 238 sú vybavené PHS, resp. zábranou pre vtáky, čo možnosť úhynov v premávke výrazne znižuje až eliminuje. Zároveň sa predpokladá mierne zníženie rizika nárazov na I/11 v dôsledku poklesu dopravnej záťaže na tejto komunikácii. Pri druhu trasochvost horský sa predpokladá primárne ovplyvnenie jedincov viazaných na Kysucu a prítoky, ale je možný vplyv aj na populáciu v CHVÚ (migrácia).

Muchárik malý (*Ficedula parva*)

Variant 0 (prevádzka) - môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov v premávke na ceste I/11 s jedincami druhu počas preletov cez cestu a v línii toku na mostoch. Ide o trvalý vplyv na lokalite mimo CHVÚ v čase sezónnej migrácie, nakoľko druh v okolí nemá vhodné biotopy, ale môže využívať priestor ako migračný biotop, najmä v línii tokov. Predpokladá sa trvalé pôsobenie a postupné zvyšovanie rizika nárazov v dôsledku nárastu dopravnej záťaže na I/11.

Variant V1 (počas výstavby) - predpokladá sa nevýznamná strata časti potenciálneho migračného biotopu druhu mimo území CHVÚ záberom plôch pre stavbu bez priameho alebo nepriameho vplyvu na hniezdiská a kľúčové biotopy v CHVÚ. Je možné dočasné ovplyvnenie druhu v čase ťahu mimo CHVÚ v dôsledku vyrušovania stavebnou činnosťou.

Variant V1 (prevádzka) - ojedinele môže dochádzať ku kolízii dopravných prostriedkov na D3 s jedincami druhu počas preletov cez diaľnicu a v línii Kysuce a jej prítokov. Ide o trvalý vplyv na lokalite mimo CHVÚ v čase sezónnej migrácie, nakoľko druh v okolí nemá vhodné biotopy, ale môže využívať priestor ako migračný biotop, najmä v línii tokov. Kritické mostné objekty budú vybavené protihlukovými stenami alebo zábranami pre vtáky, čo riziko výrazne znižuje až eliminuje. Zároveň sa predpokladá mierne zníženie rizika nárazov na I/11 v dôsledku poklesu dopravnej záťaže na tejto komunikácii.

Vyhodnotenie kumulácie vplyvov na predmety ochrany v rámci dotknutých UEV a CHVU:

Vlk dravý (*Canis lupus*)

Rys ostrovid (*Lynx lynx*)

Medveď hnedý (*Ursus arctos*)

Ako projekty s možným kumulatívnym vplyvom boli identifikované:

- Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica,
- Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil,
- Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR a zmena činnosti D3 Zelený most Svrčinovec (ekodukt ponad cestu I/11 a Šlahorov potok),
- Diaľnica D1 Trenčín - Hričovské Podhradie,
- Cesta I. triedy I/11,
- Železničná trať Žilina - Čadca - hranica ČR,
- ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963.

Vlastný posudzovaný projekt nemá významný negatívny vplyv na druhy v dotknutých UEV, predpokladá mierne pozitívny vplyv na cieľ ochrany - migračné prepojenie jadrových populácií UEV v dotknutom úseku, t.j. prepojenie UEV Beskydy, Ľadonhora, Malá Fatra, Kysucké Beskydy. Ako mierne pozitívny vplyv je hodnotený aj vplyv nadväzujúcich úsekov D3 a ďalších posúdených projektov, ktoré zahŕňajú opatrenia na bezpečné prevedenie migračného tlaku cez bariéry dopravných línii v profiloch významných pre vzájomné cezhraničné prepojenie UEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Malý Polom, Javornický hrebeň, Kysucké Beskydy, Závrivské lazy, Malá Fatra a Ľadonhora. Spolupôsobením týchto projektov dôjde k čiastočnému zlepšeniu situácie aj na existujúcich dopravných ťahoch. Dôjde k zníženiu rizika kolízií s dopravou v dôsledku zníženia dopravnej záťaže na ceste I. triedy a vylúčeniu kolízií v kritických úsekoch (oplotenia a ekodukty na I/11 a železnici). To v kumulácii zmierňuje identifikovaný mierne negatívny vplyv prevádzky týchto komunikácií. Existujúca diaľnica D1 mierne negatívne ovplyvňuje prepojenie populácií UEV Beskydy a Strážovské vrchy, na migračné spojenie ostatných ťažiskových populácií nemá vplyv. Zlepšenie možností prepojenia UEV Beskydy s ďalšími dotknutými UEV v regióne Kysúc a prihraničnej oblasti možno hodnotiť ako významnejšie pre dosiahnutie cieľov ochrany druhov veľkých šeliem. Výsledný vplyv na druhy ako predmet ochrany dotknutých UEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Malý Polom, Javornický hrebeň, Kysucké Beskydy, Závrivské lazy, Malá Fatra, Ľadonhora a Strážovské vrchy sa preto hodnotí ako mierne priaznivý.

Vydra riečna (*Lutra lutra*)

Ako projekty s možným kumulatívnym vplyvom boli identifikované:

- Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica,
- Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil,
- Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR a zmena činnosti D3 Zelený most Svrčinovec (ekodukt ponad cestu I/11 a Šlahorov potok),
- Cesta I. triedy I/11,
- Železničná trať Žilina - Čadca - hranica ČR,
- ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963,
- Žilina - Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa.

Posudzovaný projekt nemá významný negatívny vplyv na ciele ochrany druhu ako predmetu ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, rovnako sú hodnotené aj ďalšie projekty s možným vplyvom. Priamy málo významný vplyv na biotop druhu v rámci ÚEV bol vyhodnotený len v prípade nadväzujúcich úsekov D3 bez významného vplyvu na ciele ochrany druhu. Vzhľadom na predpokladaný rozsah zásahov a narušenia podmienok druhu na Kysuci a prítokoch mimo územia ÚEV (mierne negatívny vplyv výstavby) a malú pravdepodobnosť súbežného pôsobenia projektov je vylúčené, že kumuláciou dôjde k významnému ovplyvneniu druhu v ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou a dosiahnutia cieľov ochrany.

Píľ vrchovský (*Sabanejewia balcanica*)

Hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*)

Hlavátka podunajská (*Hucho hucho*)

Ako projekty s možným kumulatívnym vplyvom boli identifikované:

- Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica,
- Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil,
- Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR a zmena činnosti D3 Zelený most Svrčinovec (ekodukt ponad cestu I/11 a Šlahorov potok),
- ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963
- Žilina - Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa.

Posudzovaný projekt nemá významný negatívny vplyv na ciele ochrany druhov rýb ako predmetu ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, rovnako sú hodnotené aj ostatné projekty s možným vplyvom. Priamy nevýznamný vplyv na biotop rýb v rámci ÚEV bol vyhodnotený len v prípade nadväzujúcich úsekov D3 bez významného vplyvu na ciele ochrany druhu. Vzhľadom na predpokladaný rozsah zásahov a narušenia podmienok druhu na Kysuci a prítokoch mimo územia ÚEV (mierne negatívny vplyv výstavby) a malú pravdepodobnosť súbežného pôsobenia projektov je vylúčené, že kumuláciou dôjde k významnému ovplyvneniu druhov rýb v ÚEV a dosiahnutia cieľov ochrany.

Bocian čierny (*Ciconia nigra*)

Tesár čierny (*Dryocopus martius*)

Muchárik malý (*Ficedula parva*)

Včelár lesný (*Pernis apivorus*)

Orol skalný (*Aquila chrysaetos*)

Sokol sťahovavý (*Falco peregrinus*)

Výr skalný (*Bubo bubo*)

Sova dlhochvostá (*Strix uralensis*)

Trasochvost horský (*Motacilla cinerea*)

Ako projekty s možným kumulatívnym vplyvom boli identifikované:

- Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica,
- Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil,
- Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR a zmena činnosti D3 Zelený most Svrčinovec (ekodukt ponad cestu I/11 a Šlahorov potok),
- ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963,
- Žilina - Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa.

Posudzovaný projekt bol hodnotený bez zistenia významného negatívneho vplyvu na dotknuté druhy vtákov, mierne negatívny vplyv bol vyhodnotený v dôsledku možných kolízií s dopravou pri migrácii a záberu a narušenia biotopov mimo CHVÚ, kde sú predmetom ochrany. Podobné hodnotenie je možné aj u nadväzujúcich úsekov D3 a ostatných projektov s možnou kumuláciou. U žiadneho nebolo identifikované riziko významného vplyvu na dosiahnutie cieľov ochrany populácií viazaných na dotknuté CHVÚ. Vzhľadom na predpokladaný rozsah zásahov a narušenia podmienok druhov v údolí

Kysuce mimo územia ÚEV (mierne negatívny potenciálny vplyv výstavby a prevádzky) a malú pravdepodobnosť súbežného pôsobenia projektov je vylúčené, že kumuláciou dôjde k zvýšeniu stupňa významnosti negatívneho vplyvu.

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov projektov s kumulatívnym vplyvom									Výsledné hodnotenie vrátane kumulácie
	Posudzovaný projekt D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (variant V2)	D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	D3 Oščadnica - Čadca Bukov	R5 Svrčinovec - hr. SR/ČR a D3 Zelený most	Diaľnica D1 Trenčín - Hričovské Podhradie (exist.)	Cesta 1. triedy I/11 (exist.)	Železničná trať Žilina - Čadca - hr. ČR (exist.)	ŽSR, Modernizácia koridoru hr. SR/ČR - Čadca - Krásno n. K., vrátane ekoduktu v nžkm 282,963	Žilina - Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa	
druhy veľkých šeliem	+1	+1	+1	+1	-1	-1	-1	+1	0	+1
vydra riečna	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1
druhy rýb	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1
druhy vtákov	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1

Na základe posúdení vykonaných primeraným hodnotením možno konštatovať, že projekt „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ nebude mať významný nepriaznivý vplyv na európsku sústavu chránených území Natura 2000, a to samostatne ani v kombinácii s inými projektmi a plánmi v dotknutom území.

V roku 2020 bola vypracovaná Migračná štúdia (HBH Projekt s.r.o., 08/2020), ktorej cieľom bolo získať všetky dostupné informácie o výskyte, pohybe a migrácii živočíchov so zameraním hlavne na veľké šelmy a kopytníky v okolí úseku pripravovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto a na základe týchto údajov vyhodnotiť vplyv plánovanej cestnej komunikácie na biotu na danom úseku a priepustnosť navrhovanej komunikácie pre migrujúce živočíchy.

Živočíchy kategórie A (jeleň lesný, medveď hnedý, rys ostrovid, vlk dravý)

Živočíchy kategórie B (diviak lesný, srnec lesný, zajac poľný)

Na základe dostatočnej literatúry a tiež na základe fyzického overenia v teréne, boli identifikované migračné profily kategórie A a B, ktoré sú už v súčasnosti odborne a dostatočne definované.

V hodnotenom úseku plánovanej diaľnice D3 sa jedná predovšetkým o profil „Povina“, ktorý je definovaný ako jeden z kľúčových profilov pre migráciu veľkých šeliem v kysuckej kotline. Migračný profil „Kysucké Nové Mesto“ predstavuje predovšetkým severo-južné prepojenie údolia Kysuce a funkčný môže byť predovšetkým pre kategóriu živočíchov B. Ďalší migračný profil sa nachádza medzi obcami Brodno a Rudinka. Jedná sa o profil „Kysucká Brána“, ktorý sa vyznačuje úzkym prepojením biocentier. Posledný profil pre kategóriu živočíchov A a B je profil „Oškerda“, ktorý má však najmä zo západnej strany príliš mnoho obmedzujúcich prvkov a pre veľké šelmy nie je vhodný.

V kategórii živočíchov A sa nachádzajú aj všetky tri druhy veľkých šeliem (rys, vlk, medveď), ktoré sú zároveň chránené ako druhy európskeho významu podľa smernice Rady č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov, voľne žijúcich živočíchov a rastlín. To znamená, že sme (ako štát/spoločenstvo) osobitne zodpovedný za ich ochranu vzhľadom na podiel ich prirodzeného areálu rozšírenia v rámci členských krajín EÚ. V rámci karpatského oblúku je širšie územie Kysúc západným okrajom areálu rozšírenia veľkých šeliem. Pre ich šírenie (konektivitu) ďalej na sever a západ k susedným veľkoplošne

chráneným územiám CHKO Beskydy (Česká republika) a Żywiecki Park Krajobrazowy (Poľsko) je zásadné udržať údolie rieky Kysuca pre tieto druhy adekvátne priepustné.

Zachovanie priechodnosti migračných profilov „Povina“ a „Kysucká Brána“ je kľúčovým predpokladom zaistenia komunikácie medzi populáciami živočíchov v širšom území a nadväzujúcich území európskeho významu, v ktorých sú predmetom ochrany aj európsky významne druhy veľkých šeliem. Zachovanie tohto profilu dostatočne priepustným tak znižuje aj možný vplyv na územia sústavy Natura 2000 pri budovaní diaľnice D3 z pohľadu veľkých šeliem. Pri splnení požiadavky priepustnosti pre kategóriu živočíchov A bude zároveň zachovaná priepustnosť v danom mieste pre kategórie menších živočíchov (B, C, prípadne D).

Priechodnosť jednotlivých migračných profilov je v rámci technického riešenia navrhovanej diaľnice zabezpečená nasledovne:

1. Migračný profil „Povina“ (km 20,600 - 22,100) - priechodnosť je zabezpečená mostnými objektami SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 a SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049;
2. Migračný profil „Kysucké Nové Mesto“ (km 16,900 - 19,000) - priechodnosť je zabezpečená mostným objektom SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce;
3. Migračný profil „Oškerda“ (km 14,900 - 16,000) - priechodnosť je zabezpečená mostným objektom SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou;
4. Migračný profil „Kysucká Brána“ (km 13,100 - 14,100) - priechodnosť je zabezpečená mostnými objektmi SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce; SO 248 Ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3; SO 248.1 Ekodukt nad preložkou poľnej cesty v km 13,300 D3 a priepustmi v km 14,132 D3 (DN 600) a 14,243 D3 (DN 900).

Živočíchové kategórie C (bobor európsky, mačka divá, vydra riečna, jazvec lesný, líška hrdzavá, kuna skalná, kuna lesná, šakal zlatý)

Nakoľko táto kategória obsahuje predovšetkým živočíchové, ktoré sú z veľkej miery adaptované na antropogénne vplyvy, migračné profily sú potenciálne, aj vzhľadom k charakteru okolitého prostredia, v celej dĺžke plánovaného úseku D3. Pre túto kategóriu zároveň platí že, rozmer migračného objektu nie je hlavným faktorom riešenia migračnej priepustnosti. Dôležitá je predovšetkým početnosť a celkové prevedenie migračného objektu pre túto kategóriu živočíchov. Špecifickými živočíchmi kategórie C sú na vodu viazané druhy cicavcov - vydra riečna (*Lutra lutra*) a bobor eurázijský (*Castor fiber*). Migrácia bobra je viazaná výlučne na vodné toky, pričom prekonáva migračné objekty aj bez „suchej cesty“. Úspešná migrácia vydry cez líniovú bariéru je viazaná na vhodné migračné objekty, ktoré obsahujú práve „suchú cestu“. Výskyt vydry je uvádzaný pre celú oblasť povodia rieky Kysuce, významnejšie v jej ľavostranných prítokoch v úseku plánovanej diaľnice D3. S výhľadom na udržanie priaznivého stavu populácie vydry v tejto oblasti je migračný profil určený na každom pre vydru významnom (výskyt vydry) prítoku rieky Kysuca, ktorý križuje plánovaný úsek D3, a tiež na samotnej rieke Kysuca, kde dochádza ku kríženiu s plánovaným úsekom D3. Identifikované profily a mostné objekty spĺňajúce priechodnosť daného profilu:

- SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou,
- SO 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou,
- SO 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou,
- SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3,
- SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce,
- SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339,
- SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049.

Živočíchy kategórie D (oboživelníky, plazy, drobné cicavce (chrček poľný, syseľ pasienkový, veverica obyčajná, jež bledý, plch))

Kategória D obsahuje živočíchy, ktoré sa spravidla premiestňujú (migrujú) na krátke vzdialenosti a zároveň sú viazané na vodné prostredie. Po identifikovaní významu územia a odhade migračných trás oboživelníkov na základe terénneho prieskumu je možné stanoviť migračné profily a podmienky, za ktorých sú tieto profily pre oboživelníky priepustné. Najvýznamnejším miestom výskytu v úseku D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto je územie v okolí vodnej plochy (štrkovisko Brodno) pri obci Brodno cca v km 12,000. Identifikované migračné spojenie (migračné trasy) však nekrižujú plánovanú diaľnicu D3. V tomto prípade tak nie je identifikovaný migračný profil pre oboživelníky. Celý úsek D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, tak neobsahuje ani jeden migračný profil tejto kategórie živočíchov. Neznamená to však, že živočíchy tejto kategórie sa nemôžu vyskytnúť (nenachádzajú sa) v trase plánovanej diaľnice D3. To, že nebol v trase plánovanej D3 v tomto úseku identifikovaný ani jeden migračný profil znamená, že sa tu nenachádzajú významné migračné ťahy/trasy živočíchov kategórie D, ktoré by križovali trasu D3 a vyžadovali by trvalé opatrenia na ochranu migrácie týchto živočíchov.

Živočíchy kategórie F (vtáky, netopiere)

Migračné profily kategórie F boli získané najmä terénnymi prieskumom a znalosťami bionómie druhov spadajúcich do tejto kategórie. Migračné profily boli identifikované na každom premostení väčšej rieky. V tomto prípade sa jedná o štyri migračné profily križujúce rieku Kysuca:

- km 14,980 D3 = SO230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou;
- km 18,073 D3 = SO247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce;
- km 19,757 D3 = SO238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3;
- km 22,050 D3 = SO202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049.

Ďalšími objektmi, ktoré umožňujú migráciu živočíchov, najmä menších druhov cicavcov a oboživelníkov, sú priepusty. Priepusty slúžia primárne na prevedenie vody v miestach križovania s vodnými tokmi, umelými kanálmi, roklinami a pod., po ktorých odteká povrchová voda v čase dažďa a topenia snehu, alebo na vhodných, zvyčajne najnižších miestach terénu, na prepustenie vody pod zemným telesom komunikácie. Priepusty môžu slúžiť aj na migráciu drobných živočíchov kategórie C a oboživelníkov.

- km 14,13180 D3 - Rámový priepust IZM (1500x1500x2000 mm), dĺžky 24 m
- km 14,24345 D3 - Rámový priepust IZM (1500x1500x2000 mm), dĺžky 48 m
- km 14,45336 D3 - Rámový priepust IZM (1500x1500x2000 mm), dĺžky 46 m

Migračná štúdia po identifikovaní migračných profilov a ich vyhodnotení konštatovala, že navrhovaný stav veľkosti a pozície migračných objektov nespĺňa dostatočné parametre pre zabezpečenie migračnej priepustnosti územia a ochranu migrácie fauny.

Na základe zistených skutočností migračná štúdia zároveň navrhla opatrenia pre zabezpečenie ochrany migrácie živočíchov, ktoré rozdelila na všeobecné (platiace pre celý dopravný úsek) a špeciálne (vyhodnotené podľa migračných profilov). Rozsah a popis jednotlivých opatrení je uvedený v časti Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu.

Vplyvy na krajinu jej štruktúru, scenériu a stabilitu, chránené územia, biodiverzitu a územný systém ekologickej stability

Výstavba a prevádzka líniovej stavby akú diaľnica predstavuje, bude mať významný vplyv na krajinu, štruktúru krajiny a jej funkčné využitie v celej trase diaľnice D3. Výstavbou diaľnice dôjde k zníženiu podielu prírodných prvkov štruktúry krajiny a zvýšeniu podielu technických prvkov štruktúry. Dôjde k zníženiu podielu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do vzácnejších častí prírody, k strate pôvodných prírodných hodnôt a k posilneniu bariérového pôsobenia existujúcich líniových prvkov územia výstavbou nového prvku. Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené antropogénnou činnosťou. Údolie Kysuce je na viacerých miestach zarastané zmladenými drevinami a náletmi, ale aj expanzívne sa šíriacimi burinami a inváznymi nepôvodnými rastlinami. Inundácia je

navyššie extrémne zavezená nelegálnymi skládkami. V km 16,880 - 19,280 D3 v Kysuckom Novom Meste vedenie diaľnice na estakáde predstavuje z hľadiska vizuálneho vnímania výraznú dominantu v priestore. Najnepriaznivejšia situácia v tomto smere bude v zóne domov postavených pozdĺž cesty I/11 v úseku Radole a Budatínskej Lehoty. Nadzemné teleso diaľnice bude tieniť a ovplyvňovať na mikroúrovni slnečnú a svetelnú bilanciu. Nespevnené plochy pod mostným objektom budú zdrojom prašnosti, čo negatívne ovplyvní bezprostredné okolie stavby. Na úseku dlhom cca 2,3 km vznikne na kontakte zastavaného územia obcí a relatívne prírodného zázemia rieky Kysuca pod mostnými objektami priestor, ktorý je z hľadiska urbanizácie priestoru horšie využiteľný. Pod mostami budú zhoršené podmienky - trvalý hluk, prítienenie, prievan, pre vegetáciu sú to nevhodné podmienky pre život, výsadby nepripadajú do úvahy. Plochy pod mostom budú vo vlastníctve NDS, a.s., samotné objekty sú v správe NDS, a.s., ktorá zodpovedá za ich technický stav, a preto musí mať zabezpečený dobrý prístup ku každému objektu stavby. Napriek tomu tieto plochy ponúkajú možnosti využitia ako parkovacie plochy, drobné výrobné prevádzky, dielne v nadväznosti na čerpaciu stanicu pohonných látok, trenažér autoškoly. Aj keď podmienky nie sú z hygienického hľadiska ideálne, priestor sa dá využiť aj na rôzne aktivity športovo- rekreačného charakteru - napr. skejtpark, umelé lezecké steny, ihriská pre loptové hry, preliezačky a húpačky, v priestoroch sa dajú zriadiť aj menšie obchodné prevádzky, tréningové cvičiská pre psy, popod most môže viesť cyklotrasa. V týchto priestoroch sa otvárajú aj možnosti pre uplatnenie organizovaného street art. Akékoľvek uvažované aktivity musia byť odsúhlasené vlastníkom pozemkov NDS, a.s.

Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné ovplyvniť vegetačnými úpravami v rámci trvalých záberov stavby, ktoré sú samozrejmosťou súčasťou projektu diaľnice. Rovnako samozrejme by malo byť aj atraktívne architektonické riešenie diaľnice a zariadení na nej umiestnených. Toto hľadisko je však plne podriadené dokonalej funkčnosti každého stavebného objektu a hlavne jeho cene. V prevedení niektorých detailov sa však prejavuje jednotný štýl investora. Je to napríklad pri riešení protihlukových stien, ktoré sa navrhujú v takmer súvislej dĺžke trasy diaľnice a obojstranne. Na potlačenie monotónnosti a bariérového pôsobenia sú steny architektonicky stvárnené vložením korporátnych farebných prvkov podľa dizajn manuálu investora, Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. Základ steny, najväčšiu farebnú plochu, tvorí šedá farba. Ostatné doplnkové farby ako je oranžová a tmavošedá dotvárajú farebný rámec celej steny. V rovnakej farebnej škále budú riešené aj ďalšie detaily - napr. zábradlie a pod.

Veľké líniové stavby ako diaľnice predstavujú riziko pre zachovanie biodiverzity. Ohrozenie spočíva v priamom ovplyvnení druhov, ich likvidácii v zničených alebo silne narušených biotopoch, alebo aj nepriamo (napr. stratou potravinových zdrojov pre niektoré druhy, izoláciou a neschopnosťou prekonať vzdialenosť medzi prírodnými biotopmi). Fragmentácia biotopov a populácií do malých skupín a narušenie ich prepojenia ohrozuje ich dlhodobú existenciu. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k príbuzenskému kríženiu. V poslednom období má významný vplyv na zver aj hluk, ktorý je potrebné taktiež definovať ako nepriaznivý.

Územie, v ktorom je umiestnená trasa diaľnice D3, sa nachádza prevažne v 1. stupni územnej ochrany a nie je súčasťou veľkoplošných, či maloplošných chránených území. Priamo dotknutým chráneným územím je Prírodná pamiatka Kysucká brána. Navrhovaná stavba diaľnice D3 sa objektom SO 362 na konci úseku v rkm 3,967 na pravej strane rieky dostáva do tesnej blízkosti chráneného územia pri úprave rieky Kysuca (15 - 40 m). Na ľavej strane Kysuce sa bude navrhovaná stavba diaľnice realizovať v tesnej blízkosti CHÚ (cca 15 m), pričom priamy vplyv na CHÚ bol eliminovaný úpravou technického riešenia. Ak však platí, že OP tvorí územie do vzdialenosti 60 m od hranice CHÚ, potom v úseku km cca 13,175 - 13,350 po pravej strane Kysuce zasahuje stavba stavebnými objektmi SO 362, SO 630 do OP s 3. stupňom ochrany a v km 13,858 - km 14,160 D3 po ľavej strane Kysuce stavba zasahuje stavebnými objektmi SO 365, SO 362, SO 112, SO 266, SO 335 do OP s 3. stupňom ochrany.

Najbližším veľkoplošne chráneným územím je Chránená krajinná oblasť Kysuce. Hranica CHKO je od konca úseku stavby D3 vzdialená vyše 7,5 km, t. z. že územie je bez priameho vplyvu diaľnice D3. Nepriamo dotknutými sú chránené územia, ktoré sa nachádzajú v blízkosti navrhovanej stavby a môžu byť ovplyvnené prašnosťou, hlukom a vyrušovaním počas výstavby a počas prevádzky diaľnice D3,

prípadne stavba môže mať vplyv na niektoré predmety ochrany. Za nepriamo dotknuté možno považovať chránené územia prírodná rezervácia Rochovica (navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 35 m od hranice CHÚ), prírodná rezervácia Brodnianka (navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 80 m od hranice OP) a prírodná rezervácia Ľadonhora (od stavby objektov diaľnice D3 je chránené územie vzdialené min. 2 580 m).

Vyhodnotenie možných kumulatívnych vplyvov na dotknuté územia siete Natura 2000

- vplyvy na tri druhy veľkých šeliem
 - variant 0: mortalita v premávke na ceste I/11,
 - variant 1: vznik migračnej bariéry (oplotenie diaľnice D3) s usmernením migrácie medzi UEV cez migračné objekty (mosty, ekodukt), obmedzenie rizika stretov s dopravou na ceste I/11 poklesom dopravnej záťaže,
- vplyvy na druh vydra riečna
 - variant 0: mortalita v premávke na ceste I/11,
 - variant 1: strata časti biotopu mimo UEV a dočasné zhoršenie podmienok mimo UEV (migrácia, kvalita biotopu) počas výstavby, zachovaná migračná priepustnosť počas prevádzky, obmedzenie rizika stretov s dopravou na ceste I/11 poklesom dopravnej záťaže,
- vplyvy na tri druhy rýb
 - variant 0: trvalé riziko ovplyvnenia kvality biotopu prevádzkou na ceste I/11,
 - variant 1: strata časti biotopu mimo UEV, dočasné zhoršenie podmienok mimo UEV (kvalita biotopu) počas výstavby, trvalé mierne zhoršenie podmienok mimo UEV (kvalita biotopu) počas prevádzky,
- vplyvy na 9 druhov vtákov
 - variant 0: mortalita v premávke na ceste I/11,
 - variant 1: mierna strata biotopov mimo CHVU, dočasné zhoršenie podmienok mimo CHVU počas výstavby, obmedzené prevádzkové riziko stretov s dopravou na kritických objektoch, zníženie mortality premávkou na ceste I/11 poklesom dopravnej intenzity.

Z hľadiska kumulovania vplyvov na dotknuté druhy sú podstatné tie projekty, ktoré generujú výstupy podobného charakteru (mortalita, migračná bariéra, trvalé zhoršenie podmienok), a to v súbehu s koridorom posudzovaného úseku D3 alebo v iných úsekoch/priestoroch, kde môžu byť ovplyvnené rovnaké druhy, resp. populácie v rovnakých UEV a CHVU. Podstatné sú predovšetkým trvalé dopady (priama mortalita, migračná bariéra, trvalé zhoršenie podmienok migrácie, príp. trofie), u ktorých je predpoklad dlhodobého pôsobenia na jedince druhov s možným dopadom aj na početnosť a izoláciu celých populácií v jadrových územiach výskytu. Rovnako do kumulácie vstupujú projekty, ktoré sú spojené s ovplyvnením a narušením vodného ekosystému Kysuce a jej prítokov ako biotopu dotknutých druhov rýb a vydry riečnej, a to v súbehu s dotknutým úsekom mimo UEV alebo v nadväzujúcich úsekoch. Posudzovaná diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto je len jednou z etáp realizácie stavby diaľnice D3, na ktorú nadväzujú ďalšie etapy (úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica a úsek Oščadnica - Čadca, Bukov, 2. profil), ktoré sú takisto vo vysokom štádiu prípravy. Primárne je teda hodnotená kombinácia posudzovaného projektu s nadväzujúcimi projektmi, pričom sa zohľadňuje najmä zapracovanie požiadaviek a opatrení migračnej štúdie v jednotlivých úsekoch.

Nasledujúca tabuľka uvádza identifikáciu projektov a plánov s možným kumulatívnym vplyvom.

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie novej kumulácie
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	pripravovaný; v štádiu prípravy DSP a SoH	rozpracované; relevantné údaje v štádiu prípravy	projekt zahŕňa opatrenia z migračnej štúdie, vyhodnotený trvalý mierne významný priaznivý vplyv na migráciu veľkých šeliem (prepojenie populácií UEV Beskydy, Malý Polom, Javornický hrebeň, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, Malá Fatra, Zákrivské lazy), mierne negatívny vplyv na vydrú riečnu a ryby z predmetu ochrany UEV Sútok Kysuce s Bystricou, vplyvy sú podstatné pre kumuláciu vplyvov
Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil	pripravovaný; v štádiu prípravy DSP a SoH	rozpracované; relevantné údaje v štádiu prípravy	projekt zahŕňa opatrenia z migračnej štúdie, vyhodnotený trvalý mierne významný priaznivý vplyv na migráciu veľkých šeliem (prepojenie populácií UEV Beskydy, Malý Polom, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, Malá Fatra, Zákrivské lazy), mierne negatívny vplyv na vydrú riečnu a ryby z predmetu ochrany UEV Sútok Kysuce s Bystricou, mierne negatívny vplyv na 8 druhov vtákov v CHVU Strážovské vrchy, Malá Fatra, Beskydy, Beskid Żywiecki, vplyvy sú podstatné pre kumuláciu vplyvov
Privádzač Kysucké Nové Mesto	posúdený a povolený projekt; v štádiu realizácie	nebolo vykonané osobitne (predbežné hodnotenie v rámci stavby D3)	kumulácia s projektom v etape výstavby je vzhľadom na štádium stavby privádzača vylúčená, počas prevádzky nie je vyhodnotený nepriaznivý vplyv na predmety ochrany UEV a CHVU, nie je predpoklad kumulácie vplyvov
Diaľnica D3 Svrčinovec - Skalité, vrátane zmeny 2016	realizovaný projekt (1 profil)	nebolo vykonané; relevantné hodnotenia nie sú	fragmentácia územia v prepojení populácií veľkých šeliem UEV Beskydy, Beskid Śląski, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, riešenie s tunelmi, mostnými objektmi a viaduktmi nadštandardných parametrov, ktoré sú priechodné pre veľké šelmy, aj vydrú riečnu, nepriaznivé vplyvy do kumulácie nevstupujú
Diaľnica D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec, 2013, zmena 2020	realizovaný projekt; v prevádzke	nebolo vykonané; relevantné hodnotenia nie sú	fragmentácia územia v prepojení populácií veľkých šeliem UEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy (migrácia obmedzená urbanizáciou prostredia), vylúčenie mortality, objekty priechodné pre veľké šelmy a vydrú riečnu, mostný objekt ponad tok Čierňanky s obmedzením kolízií vtákov, nepriaznivý vplyv do kumulácie nevstupuje
Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR a zmena činnosti D3 Zelený most Svrčinovec (ekodukt ponad cestu I/11 a Šlahorov potok)	projekt v príprave; posúdené ZS z r. 2010, posúdená zmena - rozhodnutie z r. 2014, oznámenie o zmene stavby (ekodukt) - rozhodnutie zo zisťovacieho konania r. 2020	nebolo vykonané; podľa ZS projekt nebude mať významný vplyv na Natura 2000, priaznivý vplyv na migráciu veľkých šeliem bol vyhodnotený v rámci posúdenia zmeny (rozhodnutie 2020)	fragmentácia územia v prepojení populácií veľkých šeliem UEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, zníženie mortality, prevedenie migračného tlaku ekoduktom, trvalý mierne významný priaznivý vplyv na migráciu veľkých šeliem, vplyv na vydrú riečnu a ryby počas výstavby, vplyv vstupuje do kumulácie
Rýchlostná cesta R6 hranica SR/ČR - Púchov	v príprave (medzištátne posudzovanie, konanie zastavené 2021 v etape rozsahu hodnotenia)	bolo vykonané v etape zámeru; vyhodnotený mierne negatívny vplyv na veľké šelmy so zachovanými migračnými prechodmi	Vzhľadom na stupeň prípravy, t.j. zastavený proces posudzovania, projekt aktuálne nevstupuje do kumulácie vplyvov.

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie novej kumulácie
Diaľnica D1 Trenčín - Hričovské Podhradie	existujúca stavba; v prevádzke	nebolo vykonané; relevantné hodnotenia nie sú	fragmentácia územia, v úseku funkčný 1 migračný profil pre veľké šelmy v prepojení UEV Beskydy a UEV Strážovské vrchy, možno predpokladať trvalý mierne negatívny vplyv, možný vplyv na vtáky z predmetu ochrany CHVU Beskydy a Strážovské vrchy, vstupuje do kumulácie.
Cesta I. triedy I/11	existujúca stavba; v prevádzke	nebolo vykonané; relevantné hodnotenia nie sú	posúdenie kumulácie sa sčasti kryje s posúdením nulového variantu projektu (V0), línia v súbehu s projektom, trvalé nepriaznivé ovplyvnenie migrácie veľkých šeliem medzi v západo-východnom smere (prepojenie populácií UEV Beskydy, Malý polom s UEV Beskid Žywiecky, Kysucké Beskydy, Závrivské lazy, Malá Fatra, Ľadonhora), trvalé ovplyvnenie vydry riečnej (UEV Sútok Kysuce s Bystricou) a vtákov na migračných trasách (mortalita v dôsledku stretov jedincov s dopravnými prostriedkami), vstupuje do kumulácie vplyvov
Železničná trať Žilina - Čadca - hranica ČR	existujúca stavba; v prevádzke	nebolo vykonané; relevantné hodnotenia nie sú	línia v súbehu s projektom, trvalé nepriaznivé ovplyvnenie migrácie veľkých šeliem medzi v západo-východnom smere (prepojenie populácií UEV Beskydy, Malý polom s UEV Beskid Žywiecky, Kysucké Beskydy, Závrivské lazy, Malá Fatra, Ľadonhora), trvalé ovplyvnenie vydry riečnej (UEV Sútok Kysuce s Bystricou) a vtákov na migračných trasách (mortalita v dôsledku stretov jedincov s dopravnými prostriedkami), vstupuje do kumulácie vplyvov
ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963	posúdená; ZS z r. 2011, úseky v realizácii	nebolo vykonané; vyhodnotenie vplyvu v ZS - zásah do koryta rieky Kysuca (UEV Sútok Kysuce s Bystricou) bez hodnotenia významnosti	stavba zahŕňa realizáciu nadchodu pre zver s oploštením príľahlých úsekov trate na prevedenie migračného tlaku veľkých šeliem (mierne priaznivý vplyv). Pravdepodobný je mierne negatívny vplyv na druhy z predmetu ochrany UEV Sútok Kysuce s Bystricou. Vplyvy vstupujú do kumulácie.
Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030	posúdené v SEA; ZS z r. 2016	nebolo vykonané; uvádza sa zoznam projektov plánu, u ktorých je potrebné vyhľadať trasu a riešenie bez významného negatívneho vplyvu na území Natura 2000.	v rámci strategického plánu sa uvádzajú projekty, u ktorých je nutné vyhľadať trasu a riešenie bez významného vplyvu na Natura 2000. Plán do kumulácie vplyvov aktuálne nevstupuje.
Žilina - Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa	pripravovaný projekt SVP; posúdený, rozhodnutie z r. 2018	nebolo vykonané; vplyv bol v zámere hodnotený ako nulový	pravdepodobne mierne negatívny vplyv na druhy rýb v Kysuci a vydry riečnu z predmetu ochrany UEV Sútok Kysuce s Bystricou (mimo UEV) nepriamo počas výstavby, možná kumulácia len v čase súbežnej realizácie projektov.

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie novej kumulácie
Čadca - rieka Kysuca, protipodvodňové opatrenia	v procese EIA; v etape zámeru	nebolo vykonané; zámer uvádza nulový vplyv	vzhľadom na umiestnenie v zastavanom území Čadce nie je predpoklad významného vplyvu na predmet ochrany UEV Sútok Kysuce s Bystricou, možno predpokladať mierne negatívny vplyv na predmety ochrany v čase výstavby. Vzhľadom na stupeň prípravy (prebiehajúci proces posudzovania), projekt aktuálne nevstupuje do kumulácie vplyvov.

Hodnotenie možnosti významného vplyvu na integritu dotknutých území Natura 2000 bolo vykonané na základe výsledkov predchádzajúceho posúdenia vplyvov na jednotlivé predmety ochrany, a to z hľadiska dopadu na dosiahnutie alebo zachovanie ich cieľov ochrany pre dané územia podľa určených parametrov a atribútov, pričom zahrnuté sú aj možné dôsledky kumulácie s nadväzujúcimi úsekmi diaľnice D3 a ďalšími identifikovanými projektami. Hodnotenie je vykonané pre každé dotknuté územie zvlášť, pre všetky varianty projektu:

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0834 Ľadonhora

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
plž vrchovský (<i>Sabanejewia balcanica</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0256 Strážovské vrchy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0288 Kysucké Beskydy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV2288 Kysucké Beskydy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0252 Malá Fatra

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0642 Javornícky hrebeň

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0657 Malý polom

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0251 Zázrivské lazy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany CZ0724089 Beskydy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany PLH240005 Beskid Šlaski

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	0	0	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany PLH240006 Beskid Żywiecki

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV
medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>)	-1	+1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v UEV

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKCHVU028 Strážovské vrchy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
bocian čierny (<i>Ciconia nigra</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
tesár čierny (<i>Dryocopus martius</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
muchárik malý (<i>Ficedula parva</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
včelár lesný (<i>Pernis apivorus</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
orol skalný (<i>Aquila chrysaetos</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
výr skalný (<i>Bubo bubo</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKCHVU013 Malá Fatra

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
bocian čierny (<i>Ciconia nigra</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
tesár čierny (<i>Dryocopus martius</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
muchárik malý (<i>Ficedula parva</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
včelár lesný (<i>Pernis apivorus</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
orol skalný (<i>Aquila chrysaetos</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
sova dlhochvostá (<i>Strix uralensis</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
výr skalný (<i>Bubo bubo</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany CZ0811022 Beskydy

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
bocian čierny (<i>Ciconia nigra</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
tesár čierny (<i>Dryocopus martius</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
muchárik malý (<i>Ficedula parva</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
sova dlhochvostá (<i>Strix uralensis</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU

Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany PLB240002 Beskid Żywiecki

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
tesár čierny (<i>Dryocopus martius</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
včelár lesný (<i>Pernis apivorus</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
orol skalný (<i>Aquila chrysaetos</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
sova dlhochvostá (<i>Strix uralensis</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
trasochvost horský (<i>Motacilla cinerea</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU
výr skalný (<i>Bubo bubo</i>)	-1	-1	Projekt vo variante V1 významne negatívne neovplyvní parametre naplnenia cieľov ochrany v CHVU

Na základe primeraného hodnotenia možno konštatovať nasledovné závery, že nulový variant projektu (stav bez realizácie projektu) nemá významne negatívny vplyv na integritu dotknutých UEV a dotknutých CHVU z hľadiska cieľov ich ochrany a projekt vo variante 1 nebude mať významný negatívny vplyv na integritu dotknutých území Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany, a to ani v kombinácii s inými projektmi.

Trasa diaľnice D3 sa dostáva do konfliktu s prvkami ÚSES. Hlavným prvkom ÚSES v území je nadregionálny biokoridor NRBk Rieka Kysuca (NRBk2 v okrese Žilina a NRBk1 v okrese Kysucké Nové Mesto). Na jej území je na území okresu Žilina vymedzená genofondová lokalita GL8 Kysuca, ktorá však na území okresu Kysucké Nové Mesto nemá pokračovanie. Spoločným prvkom pre oba okresy je ďalšia GL Lužný les pri Rudinke (GL10 v okrese Žilina, GL42 v okrese Kysucké Nové Mesto). Na rozhraní oboch okresov sa biokoridor Kysuce križuje s nadregionálnym biocentrom NRBc Ľadonhora - Brodnianka (NRBc1 v oboch okresoch), podľa mapového podkladu NRBc prekrýva NRBk. Medzi Kysuckým Novým Mestom a Kysuckým Lieskovcom sa biokoridor Kysuce križuje s nadregionálnym biokoridorom NRBk2 Veľký Javorník - Kysucké Beskydy. Na území mesta Kysucké Nové Mesto, vrátane k. ú. Oškerda a Budatínska Lehota, sú vymedzené miestne biocentrá. Do miestneho biocentra MBc1 (totožné s GL42 RÚSES) taktiež zasahuje stavba, do MBc2 zasahuje okrajovo na plochách bez biotopov a MBc3 pretína prevažne na plochách bez biotopov, zasahuje doň okrajovo. Hlavný prvok ÚSES, ktorý je v území dotknutý záberom biotopov, je nadregionálny biokoridor Rieka Kysuca. Navrhovaná zmena činnosti zasahuje aj do územia nadregionálneho biocentra NRBc Ľadonhora – Brodnianka a nadregionálneho biokoridoru NRBk Veľký Javorník - Kysucké Beskydy. Z množstva a hustoty prvkov, zasahujúcich v rámci stavby do biokoridoru Rieka Kysuca je zrejmé, že vplyv stavby bude v tomto úseku významný. Okrajový vplyv bude mať na nadregionálny biokoridor Veľký Javorník - Kysucké Beskydy, aj keď v súbehu s koridorom rieky Kysuca môže ísť o pomerne významný vplyv. Najmenší vplyv bude mať stavba z tohto hľadiska na nadregionálne biocentrum Ľadonhora - Brodnianka, aj keď opäť pôjde o vplyv na pomerne kritickom mieste prepojenia dvoch rozsiahlych lesných celkov v rámci biocentra.

V úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto sa nachádza viacero migračných trás veľkých šeliem a ostatnej zveri, ktoré boli lokalizované v rámci migračnej štúdie (HBH spol. s r.o. Bratislava, 2020). Prvý významný migračný profil „Povina“ bol lokalizovaný v km 20,600 - 22,100, kde je migračný tlak prevedený pomocou mostných objektov SO 201 a 202.

SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339

Popod mostný objekt 201 je prevedený migračný koridor pre zver v migračnom profile „Povina“. Svojimi parametrami - trojpoľový most šírky 109,50 m a svetlej výšky 7,0 m poskytuje dostatočné podmienky pre prevádzanie živočíchov aj kategórie A.

SO 202 Most nad riekou Kysuca v km 22,049

Popod mostný objekt je prevedený migračný koridor v migračnom profile „Povina“. Stavebný objekt 202 má dĺžku 224,40 m, svetlá výška nad vodným tokom je 13,0 m. Piliere mosta sú umiestnené mimo vodný tok. Po oboch okrajoch sú inštalované clony proti preletu vtákov a netopierov. Objekt poskytuje vhodné podmienky pre prevádzanie živočíchov aj kategórie A.

Ďalší migračný profil „Kysucké Nové Mesto“ je identifikovaný v km 16,900 - 19,000, kde je migračný tlak prevedený pomocou mostného objektu SO 247.

SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce

Mostný objekt v celkovej dĺžke max. 1302 m, výška nad terénom 16,0 m, vedený v súbehu s riekou Kysuca svojim technickým riešením zabezpečuje migračnú priepustnosť pozdĺž rieky Kysuca ako prepojenia okolitých terestrických biokoridorov.

V rámci migračného profilu „Oškerda“ v km 14,900 - 16,000 je migračný tlak prevedený pomocou mostného objektu SO 230.

SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou

SO 230 má dĺžku max. 331,0 m, jeho výška nad terénom je premenlivá, max. 6,0 m. Piliere mosta sú umiestnené aj vo vodnom toku.

Migračný profil „Kysucká Brána“ je dôležitý z hľadiska zachovania priepustnosti daného územia pre živočíchy kat. A a B. Technický migračný potenciál objektu SO 228 dosahuje potrebnú priepustnosť (priemernú) pre dané kategórie živočíchov, avšak celkový migračný potenciál profilu je nízky najmä kvôli rušivým vplyvom v okolí, t.z. kvôli synergii bariérového účinku železničnej trate a cesty I/11. Preto bolo potrebné zabezpečiť opatrenia na ochranu migrácií v tomto profile, a to pomocou špeciálnych migračných objektov - ekoduktov (SO248 a 248.1), predĺžením SO 228 a oplotením cesty I/11 a železničnej trate.

SO 248 Ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3

Mostný objekt prevádza migračný koridor pre zver ponad cestu I/11 a železničnú trať v tesnej blízkosti železničnej zastávky Brodno. Cesta I/11 nie je rovnobežná z osou koľaje a postupne sa po dĺžke mosta od osi železnice odkláňa. Voľná šírka medzi navádzacím oplotením pre zver je 80,00 m. Most bude realizovaný čiastočne v zastavanom území (železničná stanica Brodno, cesta I/11) a v inundačnom území rieky Kysuca. Ekodukt je projektovaný v km 2,781 - 2,864 preložky cesty I/11 (km 13,265 - 13,352 trasy diaľnice D3).

SO 248.1 Ekodukt nad preložkou poľnej cesty v km 13,300 D3

Mostný objekt slúži na prevedenie prístupovej cesty (SO 139 prístupová komunikácia k železničnej zastávke Brodno) cez rampu zemného telesa násypu vedúceho na susedný mostný objekt SO 248. Voľná šírka medzi navádzacím oplotením pre zver v mieste osi mosta je 85,00 m. Ekodukt je projektovaný súbežne z preložkou cesty I/11 (km 13,265 - 13,352 trasy diaľnice D3) a trate (ŽSR).

SO 038 Vegetačné úpravy na ekodukte

Vegetačné úpravy zeleného mosta majú zásadný význam pre jeho funkčnosť. Väčší význam, ako druhové zloženie, má priestorové rozmiestnenie trvalej vegetácie. Pozdĺž okrajov ekoduktu by mali byť porasty husté, aby chránili stredovú oblasť pred ruchom prevádzky na ceste I/11 a železničnej trati. Stredná časť ekoduktu má byť naopak redšia tak, aby aj veľké druhy mohli ľahko prechádzať a mohli vizuálne zhodnotiť, že za ekoduktom pokračuje prostredie, ktoré im poskytuje bezpečný úkryt. Súčasťou ekoduktu bude aj monitorovací pás z jemného piesku, ktorý bude pretínať zelený most v šírke 1,5 m. Návrh výsadiel je vypracovaný v súlade s TP 02/2012 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, Časť 1: Projektovanie, výstavba, prevádzka, údržba a oprava ekoduktov. Výber druhovej skladby drevín sa orientuje predovšetkým na druhy domáce, typické pre toto územie, schopné znášať pôdne a klimatické podmienky územia. Na oboch stranách zeleného mosta sú umiestnené ochranné steny plánovanej výšky 2 m, ktoré majú zamedziť osvetleniu z cesty a pádu zvierat z mosta, a zároveň sú napojené na oplotenie diaľnice D3. Pozdĺž ochrannej steny je potrebné vymedziť priestor na údržbu o šírke 1 m až 1,5 m. Na západnej strane ekoduktu, medzi mostným kužeľom diaľničného mosta a ekoduktom, sa navrhla hustejšia výsadba kríkov a stromov, aby zver prirodzene navádzala po prechode ekoduktom ďalej pokračovať pod diaľničný most. V tejto lokalite sa pre zabezpečenie lepšej účinnosti migračného objektu navrhlo aj oplotenie. Účinnosť migračného objektu bude podporovať aj oplotenie cesty I/11. Stred ekoduktu zostane väčšinou iba zatrávnený (miestami so solitérnou výsadbou drevín, prípadne kríkov), aby sa predišlo v budúcnosti úplnému zarasteniu celej plochy, ktorá by vytvorila nepreniknuteľnú bariéru. Pre zabezpečenie účinnosti migračného objektu sa navrhuje oplotenie cesty I/11. Zver bude po ekodukte navádzaná do priestoru pod mostný objekt SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce, ktorý bol predĺžený v smere na Žilinu tak, aby vznikol dostatočný priestor pre prechod zveri medzi násypom diaľnice a riekou. Výstavbou objektov - ekoduktov je zabezpečená konektivita krajiny v nadregionálnom biokoridore.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Významný vplyv na urbánny komplex sa nepredpokladá vzhľadom na to, že trasa diaľnice D3 je stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii VÚC, dotknutých miest a obcí. Jedným z dôvodov optimalizácie trasovania diaľnice v ďalšej projektovej príprave boli aj požiadavky dotknutých miest a obcí rešpektovať výhľadové rozvojové investície zapracované v územnoplánovacej dokumentácii a požiadavky na ochranu sídiel pred negatívnymi účinkami z dopravy, čo bolo v maximálne možnej miere rešpektované.

Najzávažnejším vplyvom na pôdu je jej trvalý a dočasný záber, ktorý je ovplyvnený najmä samotným technickým riešením stavby. V dôsledku trvalého záberu pôdy sa zároveň zníži aj poľnohospodárska produkcia. Vzhľadom na líniový priebeh stavby nie je možné vyhnúť sa záberu najkvalitnejších pôd v rámci jednotlivých katastrov, možné je obmedziť najmä dočasný záber stavby na minimálnu mieru a vykonať všetky ostatné ustanovenia § 12 ods. 2 písm. a zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Ďalší záber poľnohospodárskych pozemkov predstavuje dočasný záber pre hlavný stavebný dvor, zariadenia staveniska a depónie humusu. Dokumentácia stavby uvažuje s jedným hlavným stavebným dvorom (HSD) v km 14,360 - 14,900 medzi cestou I/11 a cestou III/2055, 17 plochami zariadenia staveniska a s 13 plochami depónií humusu. Poloha uvedených plôch je popísaná v časti B.I.5 Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru. Tieto plochy sú umiestnené pozdĺž navrhovanej stavby tak, aby optimálne pokrývali potreby budúcej stavby z hľadiska rozmiestnenia stavebnej techniky a materiálu. Je v kompetencii budúceho zhotoviteľa stavby, či pre svoje potreby využije navrhované plochy.

Na najkvalitnejších pôdach v rámci katastrálnych území dotknutých obcí (trieda kvality 5) sa nachádzajú:

- ZS3; ZS5; SH3; SH4 v k. ú. Brodno na celkovej ploche cca 1 4317 m²
- ZS9; ZS16; SH8; SH9; SH10 v k. ú. Kysucké Nové Mesto na celkovej ploche cca 8 370 m²
- ZS11; ZS12; ZS15; SH11 v k. ú. Budatínska Lehota na celkovej ploche cca 5 563 m²
- ZS17; SH13 v k. ú. Kysucký Lieskovec na celkovej ploche cca 8 344 m².

Vybudovaním navrhovanej trasy diaľnice D3 dôjde k rozdrobeniu honov a následne k reorganizácii poľnohospodárskych plôch. Preto je potrebné zabezpečiť bezproblémový prístup k pozemkom tak, aby bol umožnený prejazd poľnohospodárskej techniky. Všetky poľné cesty prerušené výstavbou diaľnice D3 v dotknutom území budú preložené a budú vytvorené podmienky pre prístup na stavbou rozdelené poľnohospodárske pozemky. Rozsah navrhovaných preložiek poľných ciest je uvedený v časti A.II.10. Popis technického a technologického riešenia. Dočasný záber je navrhovaný úmerne s veľkosťou výstavby v minimálnej výmere. V zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky Ministerstva pôdohospodárstva SR č. 508/2004 Z. z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa dočasne odňaté plochy poľnohospodárskej pôdy po ukončení výstavby zrekultivujú a začlenia v príslušnom hone do pôdneho fondu.

Bilancia skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy, trvalo alebo dočasne odnímanej, bola spracovaná v rámci Pedologického prieskumu k projektovej dokumentácii DSP/DRS na posudzovanú stavbu (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, I.12 Pedologický prieskum, PEDOCONSULT, 09/2022). Investor je povinný, okrem iného, predložiť spracovanú dokumentáciu bilancie skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HH PP), vykonať skrývku HH PP a zabezpečiť jej hospodárne a účelné využitie. Podľa normy STN 46 5332 sa hrúbka odstraňovanej úrodnej alebo potenciálne zúrodniteľnej vrstvy pôdy stanovuje podľa hodnotenia potenciálu pôdnej úrodnosti, morfológie pôdneho profilu a hodnotenia kvality jednotlivých genetických horizontov pôdneho profilu, pričom základnou požiadavkou je odstránenie a uchovanie celého humusového horizontu. Na základe vyhodnotenia uvedených faktorov bola pre vykonanie HH PP na lokalite

prípravovanej stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto stanovená hrúbka HH PP na plochách predpokladaných záberov stavby na 15 až 30 cm, pričom humusový horizont je zhodný s ornitou. Humusový horizont môžeme všeobecne charakterizovať ako stredne hlboký až plytký, strednej až nižšej kvality, zrnitosť stredne ťažký - hlinitý a piesočnatohlinitý, často s prímiesou skeletu. Na spevnených plochách, plochách husto porastených krovím, plochách s veľmi členitým reliéfom (priekopy, strže, strmé zrážky) a plochách s veľmi tenkým, kamenitým a nekvalitným humusovým horizontom, a samozrejme na nepoľnohospodárskych pôdach všeobecne, sa skrývka humusového horizontu nenavrhuje, ani nerealizuje.

Počas prevádzky diaľnice D3 je možné ovplyvnenie kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskych pôd v blízkosti cesty škodlivinami obsiahnutými vo výfukových plynách automobilov a aerosóle z rozstreku znečistených zrážkových vôd z povrchu vozovky. Plodiny rastúce v tomto páse pri diaľnici je treba vyradiť z produkcie na priamy konzum, resp. krmoviny. Účinným opatrením je výsadba zelene na svahoch diaľnice, ktorá zachytí najväčšie množstvo znečistenia. Za pozitívny vplyv výstavby diaľnice D3 na poľnohospodársku výrobu môžeme považovať zlepšenie podmienok pre transport materiálu do poľnohospodárskych podnikov a zlepšenie možností rozširovania odbytu výrobkov do väčších vzdialeností.

Lesná pôda patrí do kategórie osobitného určenia a tiež do kategórie lesov hospodárskych a ochranných. Lesná pôda je v užívaní štátnych lesov a patrí väčšinou urbárskym spoločenstvám a malá časť súkromným vlastníkom lesov. V sledovanom území sa vyskytujú lesy osobitného určenia, plniace funkciu prímestských rekreačných lesov. Jedná sa o úsek v okolí Brodna. Ochranné lesy sa vyskytujú len okrajovo nad Považským Chlmcom, ďalej sú to priestory masívov Rochovica a Brodnianka, ktoré sú vymedzené na mimoriadne nepriaznivých stanovištiach, resp. sú súčasťou prírodných rezervácií. V úseku od Brodna po Kysucké Nové Mesto sa nachádzajú aj hospodárske lesy. Záberom pozemkov dochádza ku stratám na produkcii drevnej hmoty, lesy v trvalom a dočasnom zábere stavby je potrebné vyňať z plnenia funkcií lesa. Dočasný záber lesných pozemkov sa po skončení výstavby zrekultivuje, za týmto účelom sa navrhuje objekt spätnej rekultivácie dočasných záberov LP.

Záber lesných pozemkov sa negatívne prejaví aj v oblasti poľovníctva, pretože raticová a drobná poľná zver je svojou etológiou prirodzene odkázaná na krovitú stromovú vegetáciu (veľmi vhodné sú predovšetkým mladé porasty, ale i vysokokmenný les s hustým podrastom divorastúcich krov). Výstavba diaľnice sa dotkne aj poľovních revírov. Všetky revíry sú dobre zazverené a hlavnou zverou je predovšetkým zver jelenia, srnčia a diviacia. Vplyv na poľovné obhospodarovanie sa prejaví priamym záberom lesov a lúk, a tým aj znížením výmery poľovních revírov, vytvorením migračnej bariéry, rušením hlukom počas výstavby a prevádzky diaľnice. V súčasnosti je vysoká intenzita dopravy na ceste I/11 príčinou častých zrážok automobilov so zverou. Výstavbou diaľnice D3 vznikne v území prekážka vo voľnom pohybe zveri. Migrácia zveri bude umožnená v miestach výstavby špecializovaných objektov - ekoduktu a mostov s dostatočnými parametrami na prechod zverou. Zver bude oplotením a navádzacou zeleňou nasmerovaná na využívanie týchto objektov. Predpokladá sa zníženie mortality zveri na ceste I/11.

Trasa diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto nie je v kolízii so žiadnym areálom priemyselnej výroby. Vybudovanie diaľnice D3 bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyselnej výroby v oblasti Kysúc a Žiliny. Tento priaznivý vplyv súvisí hlavne s možnosťou skrátenia prepravných časov pri importe a exporte surovín, materiálov a tovarov. Diaľnica D3 prispeje ku zlepšeniu rozvoja priemyslu v regióne, hlavne k zakladaniu priemyselných parkov, podpory logistických centier v blízkosti dopravných koridorov a k zvýšeniu mobility pracovnej sily v regióne. Južná priemyselná zóna v Kysuckom Novom Meste bude na trasu diaľnice D3 napojená pomocou diaľničného privádzača (ktorý je momentálne vo výstavbe) ústiaceho do MÚK Kysucké Nové Mesto. Pre jej ďalší rozvoj je dôležité umiestnenie križovatky Kysucké Nové Mesto, ktorá v značnej miere odľahčí súčasnú križovatku v Radoli.

V katastrálnom území mestských častí Budatín a Považský Chlmec nadväzuje začiatok diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto na predchádzajúci úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno), ktorý je toho času už v prevádzke. V rámci k. ú. Budatín dôjde k úprave existujúcej cesty I/11 v km 36,737 - 35,430 (dĺžky 1307 m), ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). V k. ú. Považský Chlmec dôjde k úprave miestnej komunikácie v úseku od Považského Chlmca po hranicu k. ú. Považský Chlmec/Vranie (dĺžky 1370 m), ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 162.1). Z hľadiska súčasného i budúceho využitia územia nemá trasa diaľnice D3 žiadny vplyv na rozvojové zámery MČ.

Zastavanú časť mestskej časti Vranie obchádza trasa diaľnice D3 z východnej strany. V týchto miestach je stavba vedená územím za riekou Kysuca a voči zastavanému územiu je oddelená brehovými porastami rieky. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie sa navrhuje zrušenie dočasného mostného provizória (SO 015), vzhľadom na to, že trasa diaľnice je v tomto priestore čiastočne vedená v mieste existujúcej križovatky pred mostným provizóriom a súčasne je tu navrhnutý oporný múr diaľnice D3. Mostné provizorium zabezpečuje prepojenie súčasnej cesty I/11 vedenej v extraviláne k. ú. Brodno s cestou III/2095 v rámci MČ Vranie, ako miestnou komunikáciou Labutia ulica ponad rieku Kysuca (SO 015). Most bude odstránený bez náhrady. V rámci k. ú. Vranie dôjde k úprave existujúcej cesty III/2095, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 161). Taktiež dôjde k úprave miestnej komunikácie využíwanej pre staveniskovú dopravu v úseku od hranice k. ú. Považský Chlmec/Vranie po poľnú cestu v MČ Vranie v dĺžke 245 m (SO 162.2). Objekt SO 177 rieši obnovu chodníka nachádzajúceho sa pod cestou I/11, ktorý prepája MČ Brodno a Vranie, do pôvodného stavu. Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 11,493 - 14,191 D3 vľavo (SO 284) a formou potenciálnych sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Z hľadiska súčasného i budúceho využitia územia nemá trasa diaľnice D3 vplyv na rozvojové zámery MČ Vranie.

Samotná trasa diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto je v k. ú. Brodno vedená v úseku cca km 11,150 - 14,900 D3 a obchádza intravilán MČ Brodno zo západnej strany. Výstavbou diaľnice D3 vznikla v mieste terajšej cesty I/11 potreba preložiť cestu I/11, čím sa musia navrhnuť nové dopravné trasy v danom území (SO 112). Súčasne s preložkou cesty I/11 sa na nej v km 2,000 (Brodňanská ul.) a 2,950 (napojenie na železničnú stanicu) vybudujú nové obojstranné autobusové zastávky (SO 112.2) s novovybudovanými chodníkmi (SO 171). Preložkou cesty I/11 do novej polohy budú zrušené viaceré prístupy k pozemkom, ktoré budú nahradené novými (SO 112.3, 135, 139, 142). Zároveň sa riešil aj zjazd pre vozidlá k železničnej zastávke Brodno (SO 143). V dôsledku výstavby diaľnice D3, resp. preložky cesty I/11, je potrebné pristúpiť k asanáciám viacerých objektov, s ktorými je stavba v kolízii. Ide o demoláciu vetvy križovatky Brodno spolu s chodníkmi; spevnené plochy pri zastávkach SAD; zastávky SAD a stĺpy verejného osvetlenia v križovatke Brodno; demoláciu mostného objektu ponad ŽSR a nástupiská železničnej zast. Brodno (SO 013); demoláciu objektov Základnej školy v Brodne (014); demoláciu mostného provizória zabezpečujúceho prepojenie ciest I/11 a III/2095 ponad Kysucu smerom do Vrania (SO 015). V rámci areálu ZŠ s MŠ v Brodne ide o asanáciu malých objektov (prečerpávacía stanica, septik), ktoré sú v súčasnosti nevyužívané a oplotenia areálu. Vzhľadom na zvýšené dopravné zaťaženie počas výstavby sa počíta s možným narušením konštrukcie vozovky miestnych komunikácií MČ Brodno, a to v rámci MÚK Brodno a úsek od MÚK Brodno, v súbehu s c. I/11 po trať ŽSR v Brodne (SO 162.3). SO 177 rieši obnovu chodníka nachádzajúceho sa pod cestou I/11, ktorý prepája MČ Brodno a Vranie, do pôvodného stavu. V rámci k. ú. Brodno dôjde aj k úprave existujúcej cesty I/11, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 11,608 - 13,100 D3 vpravo (SO 285). Protihlukové opatrenia na ceste I/11 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v úsekoch km 0,665 - 2,100 D3 vľavo (SO 299), km 1,310 - 2,375 D3 vpravo (SO 295) a formou sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Z hľadiska súčasného i budúceho využitia územia sú v aktuálne platnom ÚPN mesta Žilina (ZaD č. 8 a č.9, 2022) plochy v tesnej blízkosti diaľnice D3 a súbežnej cesty I/11 využívané, ale aj navrhnuté, ako plochy s prevahou individuálneho bývania; plochy výroby a technickej vybavenosti; zmiešané územie výroby, technickej

a občianskej vybavenosti; škola a školský areál; plochy verejnej zelene; plochy brehovej a izolačnej zelene; rekreačné a športové plochy atď.. Trasa preložky cesty I/11 bude znásobovať bariérové pôsobenie súbežnej železničnej trate medzi západnou a východnou časťou obce na cca 800 m dlhom úseku. Trasa diaľnice D3 spolu s preložkou cesty I/11 bude mať obmedzujúci vplyv na rozvojové zámery MČ Brodno, nakoľko každá dopravná stavba má svoje ochranné pásmo, v rámci ktorého sú niektoré činnosti v súlade s platnou legislatívou povolené s určitými podmienkami, resp. zakázané.

Trasa diaľnice D3 priamo nezasahuje do k. ú. Rudinka. Obec obchádza z východnej strany a voči zastavanému územiu je oddelená riekou Kysuca a jej súvislými brehovými porastami. V rámci k. ú. Rudinka dôjde k úprave existujúcej cesty III/2095, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 161). Taktiež dôjde v dôsledku dopravného zaťaženia počas výstavby k úprave miestnej komunikácie od cesty III/2095 pozdĺž futbalového ihriska k Neslušanke (SO 162.4). Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 13,256 - 14,191 D3 vľavo (SO 284), km 14,475 - 15,800 D3 vľavo (SO 288) a formou potenciálnych sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Rozvojové aktivity obce Rudinka nebudú ovplyvnené, iba vybudovaná poľná cesta v mieste futbalového ihriska bude v kolízii s navrhnutou plochou verejnej zelene.

Trasa diaľnice D3 je na území mesta Kysucké Nové Mesto vedená v úsekoch cca km 14,900 - 17,150 D3 (k. ú. Oškerda, KNM); km 18,050 - 20,100 D3 (k. ú. Budatínska Lehota); 20,750 - 21,325 D3 (k. ú. KNM). Trasa v k. ú. Oškerda a KNM po MÚK Kysucké Nové mesto (vrátane) je vedená prevažne na násypoch, avšak od MÚK Kysucké Nové mesto v úsekoch cca od km 16,900 - 19,250 D3 na mostných objektoch (SO 233, 237, 247). V úseku cca km 15,000 - 15,830 D3 prechádza diaľnica cez PHO VZ Rudinka a v úseku km cca 19,425 - 20,150 D3 cez PHO VZ Kysucké Nové Mesto. V rámci k. ú. Budatínska Lehota je potrebné asanovať viacero objektov - objekty bývalého Automotoklubu v km cca 18,000 D3, ktorý je v súčasnej dobe nevyužívaný (SO 019). Taktiež objekty SÚ SSC (Stredisko údržby Slovenskej správy ciest) v Budatínskej Lehote v úseku cca km cca 18,100 - 18,220 D3, ktoré sa ešte stále využívajú (SO 020). Súčasne sa odstránia reklamné objekty pozdĺž existujúcej cesty I/11, v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca v prieťahu cesty I/11 mestskou časťou Budatínska Lehota, ktoré sú v kolízii so stavbou diaľnice D3 a jej objektmi (SO 022). V rámci k. ú. Kysucké Nové Mesto dôjde k úprave existujúcej cesty I/11, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). Taktiež dôjde k úprave existujúcich ciest III/2095, III/2052, III/2053, III/2054, ktoré budú v čase výstavby využívané pre staveniskovú dopravu (SO 161). Okrem spomínaných ciest III. triedy budú pre staveniskovú dopravu využívané aj miestne komunikácie, ktoré budú v rámci SO 162.5 po výstavbe upravené, resp. sa opraví poškodená vozovka. V rámci SO 173 sa v km 18,340 D3 vybuduje najskôr dočasný, neskôr nový chodník pre peších. SO 174 rieši vybudovanie chodníka pre peších z Poviny do Kysuckého Nového Mesta z dôvodu mimoúrovňového križovania diaľnice D3 s cestou III/2053. Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 (vrátane MÚK Kysucké Nové Mesto) sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 14,350 - 21,912 D3 (SO 286, 287, 289, 302, 306, 306.1, 306.2, 306.3, 307) a formou potenciálnych sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Z pohľadu súčasného i budúceho využitia územia predstavuje diaľnica D3 významne pozitívny vplyv, nakoľko zlepšenie dopravných pomerov v území prinesie nové investičné možnosti do regiónu Kysúc, najmä do okolia okresného mesta Kysucké Nové Mesto. V zmysle platného územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto dochádza ku konfliktu s ochranným pásmom diaľnice D3 pri lokalite Kamence (Istrofinal, a.s. Žilina), kde NDS a.s. v minulosti zasielala stanovisko k investičnému zámeru výstavby bytových domov v tejto lokalite s odporúčaním nerealizovať v ochrannom pásme diaľnice výstavbu objektov určených na bývanie vzhľadom na schválené vedenie trasy diaľnice (platné územné rozhodnutie), nakoľko vydaním územného rozhodnutia vzniká v zmysle § 11 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov ochranné pásmo diaľnice. Vzhľadom k tomu, že ochranné pásmo diaľnice vzniklo pred schválením územného plánu mesta (jún 2016), návrh dodatočných protihlukových opatrení v predmetnej lokalite bude výhradne vecou na strane investora budúcej zástavby a nebude možné si ich nárokovať u NDS a.s. NDS a.s. upozornila mesto i investora o max. technických možnostiach protihlukových stien, s upozornením, že týmito opatreniami nie je

možné ochrániť celé výškové budovy, a zároveň aplikácia protihlukových stien nebude postačujúca pre dodržanie prípustnej hladiny hluku na vyšších podlažiach niektorých obytných domov v lokalite Kamence.

Diaľnica D3 vedie v úseku cca km 20,100 - 20,750 D3 k. ú. Povina. Intravilán obce obchádza zo západnej strany a voči zastavanému územiu je oddelená riekou Kysuca a jej súvislými brehovými porastami. Poloha súčasnej cesty I/11 zostane nezmenená, avšak výrazne klesne objem dopravy na nej, čo bude mať preukázateľne priaznivé účinky na obyvateľov obce. V úseku cca km 20,150 - 20,200 D3 prechádza diaľnica cez PHO VZ Kysucké Nové Mesto. V rámci k. ú. Povina dôjde k úprave existujúcej cesty I/11, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). SO 174 rieši vybudovanie chodníka pre peších z Poviny do Kysuckého Nového Mesta z dôvodu mimoúrovňového križovania diaľnice D3 s cestou III/2053. Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou potenciálnych sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312). Z hľadiska súčasného i budúceho využitia územia nemá trasa diaľnice D3 vplyv na rozvojové zámery obce Povina, nakoľko ÚPN neplánuje tieto miesta využívať inak ako v súčasnosti.

Trasa diaľnice D3 prechádza okrajovou časťou k. ú. Radoľa v úseku cca km 17,150 - 18,050 D3. Vedením diaľnice bude ovplyvnený Motorest Skalka spolu ČSPH, ktoré však majú výhodnú polohu pri diaľničnom privádzači, MÚK Kysucké Nové Mesto a súčasnej ceste I/11, t.z. cestujúca verejnosť za podmienky včasného upozornenia môže aj naďalej využívať ich služby. V úseku km 17,600 - 18,050 D3 je trasa diaľnice vedená na mostných objektoch ponad existujúcu ČSPH, cestu I/11, svetelne riadenú križovátku na ceste I/11, brehovú a sprievodnú porasty rieky Kysuca a zo severozápadnej strany obchádza intravilán obce. V úseku cca km 17,450 - 17,900 D3 prechádza diaľnica cez PHO VZ Radoľa. V rámci k. ú. Radoľa dôjde k úprave existujúcej cesty I/11, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). V rámci SO 172 sa uvedie do pôvodného stavu chodník nachádzajúci sa na pravom nároží ciest I/11 a III/2052 v smere z Čadce. Objekt SO 175 rieši obnovu spevnených plôch ČSPL a parkovacích miest na čerpacej stanici dotknutých výstavbou estakády SO 247 do pôvodného stavu. Zároveň sa odstránia reklamné objekty pozdĺž existujúcej cesty I/11, v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca v prieťahu cesty I/11 obcou Radoľa, ktoré sú v kolízii so stavbou diaľnice D3 a jej objektmi (SO 022). Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou protihlukovej steny SO 307 v km od 0,205 vetvy B križovatky KNM po km 19,275 D3 vpravo a sekundárnych protihlukových opatrení na budovách (SO 312).

V k. ú. Kysucký Lieskovec sa diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto plynulo napája na nadväzujúci úsek D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. Trasa diaľnice je v k. ú. Kysucký Lieskovec vedená západne od intravilánu obce v úseku cca km 21,325 - 22,300 D3 (KÚ), pričom prechádza z ľavého brehu rieky Kysuca na jej pravý breh a približuje sa k existujúcej ceste I/11. Výstavbou bude ovplyvnený aj VZ Kysucký Lieskovec a jeho PHO. V rámci k. ú. Kysucký Lieskovec dôjde k úprave existujúcej cesty I/11, ktorá bude v čase výstavby využívaná pre staveniskovú dopravu (SO 160). Protihlukové opatrenia na diaľnici D3 sú v zmysle hlukovej štúdie navrhnuté formou PHS v km 21,396 - 21,912 D3 vľavo (SO 306.3), km 22,140 - 22,300 D3 vpravo (SO 308) a protihlukové opatrenia na budovách (SO 312).

Základnou prioritou v organizácii dopravy je zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti súčasnej individuálnej a hromadnej dopravy a zabezpečenie doterajšej obsluhy územia. To sa docielí koordinovaným postupom stavebných prác najmä mostov, cestných objektov, odvodnenia, úprav vodných tokov a prekopávok ostatných inžinierskych sietí cez verejné komunikácie s budovaním telesa diaľnice a koordináciou s budovaním obchádzok komunikácií.

Pre uvoľnenie staveniska diaľnice D3 je nutné v predstihu zrealizovať preložku cesty I/11 (SO 112). Stavba bude prístupná z existujúceho systému komunikácií, t. z. z ciest I/11, III/2095, III/2055, III/2054, III/2052, III/2053, miestnych komunikácií v Brodne, Kysuckom Novom Meste a Radoli. K prístupu na stavenisko bude nutné vybudovať prístupové komunikácie SO 823 až 833 a tiež spevnenie existujúcich komunikácií (SO 161 a 162).

Dopravu na ceste I/11 bude nutné počas výstavby prekladať, na ceste III/2053 úplne vylúčiť a zabezpečiť dočasným dopravným značením.

Doprava počas výstavby bude zabezpečená po etapách nasledovne:

- **1. etapa (01.08.2026 - 17.06.2027) 320 dní - dopravné opatrenia:**
 - v km 11,300 dočasné usmernenie dopravy na pripájajúcej vetve (Žilina-KNM) c.I/11 na D3 v križovatke Brodno, v mieste napojenia SO 834,
 - dočasné usmernenie dopravy na ceste I/11 a v križovatke Brodno, v miestach budovania dočasných zjazdov na stavenisko (SO 833) a v mieste budovania SDP v km 11,695,
 - v km 11,585 dočasné usmernenie dopravy na ceste I/11 počas výstavby mostného objektu SO 226, presmerovanie dopravy do ľavého pásu c.I/11 (obojsmerný 2-pruh),
 - výluky na žel. trati Žilina - Čadca (žkm 252,65684) počas výstavby mostného objektu SO 226 (podrobný popis výluk sa nachádza v TS SO 226),
 - v km 12,535 dočasné usmernenie dopravy na c.I/11 a na Zábřežnej ulici v mieste budovania SO 836,
 - v km 1,810 (SO 112) usmernenie dopravy na Brodnianskej ulici počas výstavby SO 139 a prístupu k SO 112 a k SO 242,
 - v km 13,690 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste zjazdu na budovaný SO 112,
 - výluky na žel. trati Žilina - Čadca (žkm 254,432) počas výstavby ekoduktu SO 248 (podrobný popis výluk sa nachádza v TS SO 248),
 - v km 13,199 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste napojenia budovanej prístupovej cesty SO 823,
 - v km 14,043 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste prístupu k budovanej prístupovej ceste SO 824,
 - v km 14,863 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste napojenia SO 826,
 - v km 16,590 v MÚK Kysucké Nové Mesto usmernenie dopravy na privádzači,
 - v km 19,621 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste napojenia SO 828 a v km 19,744 pri napojení SO 115 na cestu I/11,
 - v km 19,757 uzavretie cesty III/2053, uvoľnenie staveniska pre výstavbu SO 115, SO 238, SO 364 a súvisiacich objektov,
 - v km 22,044 usmernenie dopravy na ceste I/11 v mieste napojenia SO 131.
- **2. etapa (17.06.2027 - 30.05.2028) 348 dní - dopravné opatrenia:**
 - platia opatrenia z 1. etapy, len v km 11,585 sa doprava na ceste I/11 pod mostným objektom SO 226 presmeruje do pravého pásu c.I/11 (obojsmerný 2-pruh),
 - v čase ukladania nosníkov polí mosta SO 242 nad Brodňanskou ulicou bude zastavená premávka (vždy cca na 0,5 h). Pod mostom bude zabezpečená podchodná výška 4,65 m.
- **3. etapa (30.05.2028 - 07.09.2028) 100 dní - dopravné opatrenia:**
 - presmerovanie dopravy z cesty I/11 na vybudovanú preložku cesty I/11 (SO 112),
 - uzavretie Zábřežnej ulice od križovatky Brodno, s presmerovaním dopravy (obojsmerný 2-pruh) na pravý pás cesty I/11 v úseku od km 11,528 až 12,540 D3, s dočasným prepojením na Brodňanskú ulicu (cez vybudovaný SO 836). Linka č. 22 MHD bude v tejto etape dočasne vedená v tejto Novej trase,
 - v križovatke Brodno bude uzavretá križovatková vetva (odbočenie vpravo z c.I/11 od KNM), existujúci most nad c.I/11 v km 11,660, dve križovatkové vetvy (výjazd a vjazd) vpravo od c.I/11,
 - žel. zastávka Brodno uzavretá, výluky na žel. trati Žilina - Čadca (žkm 254,657) počas výstavby mostného objektu SO 228 (podrobný popis výluk sa nachádza v TS SO 228),
 - mimo spojzadnený úsek preložky c.I/11 platia naďalej dopravné opatrenia z 1. etapy.
- **4. etapa (07.09.2028 - 02.04.2030) 572 dní - dopravné opatrenia:**
 - presmerovanie dopravy z c.I/11 na Zábřežnú ulicu do časti Žilina - Brodno včítane linky č. 22 MHD cez vybudovaný SO 112.1 a obnovenie dopravy cez existujúci most nad c.I/11 v km 11,660,
 - križovatke Brodno bude naďalej uzavretá križovatková vetva (odbočenie vpravo z c.I/11 od KNM), a dve križovatkové vetvy (výjazd a vjazd) vpravo od c.I/11,

- uzavretie pravého pásu c.I/11 v úseku od km 11,280 až 11,520,
 - uzavretie c.I/11 aj v úseku od km 11,520 až 12,540, zvyšný úsek ostáva uzavretý podľa 3. etapy. Doprava z diaľnice D3 a z c.I/11 bude v križovatke Brodno presmerovaná na vybudovanú preložku c.I/11,
 - km 12,510 bude v čase demolácie existujúceho mosta na c.I/11 a počas následnej výstavby mostného objektu SO 227 uzavreté súčasné prepojenie pre peších a cyklistov (Brodno - Vranie). Peší a cyklisti budú vedení cez dočasný úrovňový priechod cez cestu I/11,
 - žel. zastávka Brodno uzavretá,
 - mimo spojzdný úsek preložky c.I/11 platia naďalej dopravné opatrenia z 1. etapy, okrem cesty III/2053, ktorá bude znovu prístupná pre dopravu,
 - na KÚ D3 obmedzenia na ceste I/11 v súvislosti s výstavbou dočasného prepojenia D3 na c.I/11 (SO 835).
- 5. etapa (02.04.2030 - 02.05.2030) 30 dní - dopravné opatrenia:
 - usmernenie dopravy na križovatkových vetvách križovatky Brodno v súvislosti s odstránením dočasného SO 834,
 - usmernenie dopravy na D3 a na križovatkových vetvách križovatky Brodno v súvislosti s definitívnou úpravou po zrušených vetvách v km 11,553,
 - spojzdenie diaľnice D3.

Postup výstavby s ohľadom na dopravné požiadavky je podrobne popísaný vo vyššom stupni projektovej dokumentácie stavby (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP, časť Q. Návrh projektu organizácie výstavby, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023). Pred zahájením a po ukončení stavby sa vykoná obhliadka použitých trás za účelom zistenia miery stavu povrchu vozoviek aj za účasti vlastníka, resp. správcu dotknutých ciest Žilinského samosprávneho kraja, SSC a ostatných dotknutých vlastníkov.

Požiadavky na organizáciu dopravy počas výstavby:

- zachovanie plynulosti a bezpečnosti terajšej individuálnej a hromadnej dopravy pri obsluhu územia. Prejazdný profil cesty I/11 bude mať počas celej výstavby zachované 2 jazdné pruhy s výnimkou prekopáviok pre inžinierske siete a s výnimkou úseku v km 3,205 Preložky cesty I/11, kedy bude využitá prenosná cestná svetelná signalizácia,
- v obciach Brodno, Radoľa, Budatínska Lehota, Povina a meste Kysucké Nové Mesto oddeliť chodcov od automobilovej dopravy, v súlade s etapami výstavby vybudovať provizórne chodníky a ochranné oplotenia v prekopávkach komunikácií pri budovaní inžinierskych sietí, brehov rieky Kysuce a potokov,
- vylúčenie staveniskovej dopravy z obcí od 17,00 - 8,00 hod.,
- zaistenie prejazdného gabaritu ŽSR pod budovanými mostami počas celej doby výstavby, ako aj vyznačenie zníženého gabaritu pri budovaní nosnej konštrukcie mostov v kontakte s cestnou dopravou,
- pri budovaní preložiek inžinierskych sietí je potrebné zabezpečiť prístup do domov pre majiteľov, odvoz smetí, hasičské a záchranné vozidlá,
- čistenie mechanizmov pred vstupom na verejné komunikácie,
- rešpektovanie prevádzky susediacich objektov pri zásahu do ich vlastníckych práv,
- zaistenie odvodnenia existujúcich komunikácií a dotknutého územia neprerušene počas výstavby,
- pri budovaní mostných objektov nad komunikáciami a traťou ŽSR zhotoviť ochranné konštrukcie, zabraňujúce ohrozeniu dopravy a osôb,
- zaistenie bezpečnosti dotknutých účastníkov výstavby ohradením staveniska v potrebnom rozsahu a oddelením individuálnej, hromadnej automobilovej a pešej dopravy dočasným ohradením. Betónové zvodidlá, ktoré budú dočasne umiestnené v kontakte automobilovej dopravy na ceste I/11 s podporovacími konštrukciami mostov a múrmi, ako aj ohradenie ostatnými provizórnymi konštrukciami pri budovaní inžinierskych sietí, úprav vozoviek, rigolov, obrubníkov, chodníkov a budovanie dočasného dopravného značenia zvislého, aj vodorovného je zahrnuté v dokumentácii prenosného dopravného značenia.

Dočasné prístupové cesty sú riešené samostatnými objektami. Pozemky pod týmito prístupovými cestami na stavenisko, včítane ostatných navrhnutých ciest, ktoré budú slúžiť aj pre prístup na stavenisko, budú majetkovo vysporiadané na základe trvalých a dočasných záberov stavby.

Ovplyvnenie dopravných pomerov v oblasti je hlavným cieľom výstavby diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto. Zámerom je siahnuť na diaľnicu D3 väčšinu dopravy, hlavne tranzitnú nákladnú dopravu, ktorá sa v súčasnosti realizuje na ceste I/11 a prechádza cez zastavané územie obcí.

Diaľnica D3 je navrhovaná v kategórii D24,5/80 v plnom profile. Prerozdelenie dopravy sa po vybudovaní úseku diaľnice D3 dotkne hlavne cesty I/11, kde dôjde k výraznému poklesu dopravy.

Z hľadiska dopadov realizácie I. etapy D3 do širšieho okolia je najvýznamnejším efektom zmena charakteru dopravy v oblasti Kysuckého Nového Mesta, kde dochádza k presmerovaniu časti dopravných vzťahov na novú mimoúrovňovú križovatku. Vplyvom zapojenia novo navrhnutého diaľničného úseku a sprievodnej komunikácie dochádza k lokálnej zmene zaťaženia aj v oblasti MÚK Brodno. V prípade vplyvu realizácie I. etapy D3 na dopravné zaťaženie nadväzujúcich úsekov D3, resp. I/11 na juhozápade, resp. severe, sú predpokladané menej výrazné efekty (maximálne v ráde stoviek vozidiel denne), čo súvisí hlavne s absenciou ostatných úsekov II. a III. etapy D3 medzi Kysuckým Novým Mestom a Čadcou.

Z výsledkov kapacitného posúdenia navrhovanej komunikácie vyplýva, že všetky úseky a mimoúrovňové križovatky dosahujú stupeň kvality dopravy A-B, čím spĺňajú požadovanú funkčnú úroveň. V prípade úrovňovej križovatky v mieste východného napojenia MÚK Kysucké Nové Mesto bol identifikovaný potenciálny kapacitný problém na ľavom odbočení z južného smeru (stupeň kvality E), z tohto dôvodu je tu odporúčané kapacitne vyhovujúce riešenie formou okružnej križovatky.

V prípade ďalších úrovňových križovatiek v oblasti Kysuckého Nového Mesta (západné napojenie MÚK) a Kysuckého Lieskovca (ukončenie I. etapy D3) sa dosiahnutá úroveň kvality pohybuje v rozmedzí stupňov B-D, čo je pri neriadených križovatkách akceptovateľná úroveň. V oblasti ukončenia I. etapy je vplyvom realizácie nadväzujúcich etáp výstavby diaľnice D3 možné výhľadovo predpokladať výrazné zlepšenie dopravnej situácie, čo umožní vedenie silnej tranzitnej dopravy úplne mimo priestor dočasného úrovňového kríženia.

V prípade nulového variantu pri zohľadnení všetkých vstupov dopravnej prognózy pre výhľadové obdobie sa očakáva mierny pokles intenzít individuálnej osobnej dopravy a zároveň nárast nákladnej dopravy. Celkovo sa predpokladá mierny nárast dopravy s vyšším podielom nákladnej dopravy. Bez realizácie diaľnice D3 bude doprava naďalej vedená po existujúcej cestnej sieti, ktorá prechádza intravilánovými úsekmi a jej účinky negatívne vplyvajú na obyvateľov obcí.

Pri realizácii I. etapy diaľnice D3 vzniká najvýznamnejšia zmena charakteru dopravy v oblasti Kysuckého Nového Mesta. Dochádza tu k presmerovaniu časti dopravy na novú mimoúrovňovú križovatku. Zapojením novo navrhnutého úseku diaľnice a sprievodnej cesty dochádza k zmene zaťaženia aj v oblasti mimoúrovňovej križovatky Brodno. Realizáciou I. etapy diaľnice D3 bez vybudovania nadväzujúcich úsekov II. a III. etapy dochádza na ceste I/11 k zníženiu dopravného zaťaženia o 69 %. Zhrnutím daných skutočností sa dá konštatovať:

- Bez vybudovania diaľnice D3 bude doprava naďalej prechádzať po existujúcej cestnej sieti, a to aj cez intravilány obcí, čo so stúpajúcim rastom dopravy bude stále zhoršovať už v súčasnosti nevyhovujúcu dopravnú situáciu na ceste I/11.
- Realizáciou I. etapy diaľnice D3 dôjde k výraznému poklesu dopravy na ceste I/11, čo bude mať priaznivé účinky na obyvateľov obcí, prispeje sa k zníženiu nehodovosti a zlepšeniu plynulosti cestnej premávky.

Výstavbou preložky cesty I/11 v Brodne (SO 112) a dobudovaním diaľničnej križovatky MÚK Brodno sa v území zmenia dopravné pomery oproti súčasnosti nasledovne:

Preložka cesty I/11:

Preložka cesty pozostáva z úsekov - Cesta I/11 (Vetva „A“); Trasa A (Vetva „B“); Zjazd z trasy A (Vetva „C“), ktoré spolu s vybudovanými križovatkovými vetvami, zabezpečia kompletne prepojenie dopravných trás v danom území.

- Vetva „A“ - začína v km 0,740 SO 112 na existujúcej ceste I/11, mimoúrovňovo križuje diaľnicu D3, poľnú cestu a zjazd z trasy A a v km 1,037 sa spája s Trasou A (Vetvou „B“). V úseku km 0,740 - 1,037 je cesta I/11 jednosmerná, zabezpečí spojenie smeru od mesta Kysucké Nové Mesto smerom na Žilinu.
- Vetva „B“ - začína v km 0,533 na ceste I/11, vedie súbežne po pravej strane cesty I/11, vedie mimoúrovňovo ponad poľnú cestu a zjazd z trasy A a končí v km 1,025 napojením na Vetvu „A“. Vetva „B“ je jednosmerná a zabezpečí smer od Žiliny na Kysucké Nové Mesto.
- Vetva „C“ - zabezpečí spojenie Žilina - Brodno a Brodno - Kysucké Nové Mesto a umožní napojenie na vetvu existujúceho mimoúrovňového križovania diaľnice D3 v smere do Žiliny. Na Zjazde z trasy A sú umiestnené autobusové zastávky v mieste existujúcich zastávok na samostatných účelových pruhoch. Výjazd na cestu I/11 umožní aj prepojenie motorestu Anita vo všetkých smeroch.

MÚK Brodno

- prepojí diaľnicu D3 s preložkou cesty I/11 (SO 112) a diaľničným privádzačom Žilina - Brodno so Žilinou. Na vetvy križovatky Brodno sa napájajú vetvy A a B preložky cesty I/11. Tieto vetvy sú riešené v rámci objektu SO 112.
- účastníci verejnej dopravy budú môcť zísť z diaľnice D3 na preloženú cestu I/11 v oboch smeroch.

Vedľa železničnej trate sa vybuduje nová cyklotrasa, v rámci ktorej budú cyklisti oddelení od premávky na novej ceste I/11. Zvýši sa bezpečnosť cyklistov.

Preložka cesty I/11

Od km 1,037 staničenia preložky cesty I/11 vetvy „A“ už cesta I/11 pokračuje v smere na Kysucké Nové Mesto ako obojsmerná mimoúrovňovo ponad železničnú trať a ďalej v súbehu so železničnou traťou, v km 1,808 mimoúrovňovo križuje miestnu komunikáciu v Brodne, naďalej pokračuje v súbehu so železničnou traťou a po obídení železničnej zastávky Brodno sa v km 3,551 napája na existujúcu trasu cesty I/11 v blízkosti PP Kysucká brána. V km 1,600 sú zriadené obojstranné autobusové zastávky, ktoré novovybudovanými chodníkmi (SO 171) sa napoja na miestnu komunikáciu v Brodne.

Demolácia provizórneho mosta cez Kysucu v Brodne

Dočasné mostné provizórium zabezpečuje prepojenie cesty I/11 v extraviláne k. ú. Brodno s cestou III/2095 v rámci MČ Vranie ako miestnou komunikáciou Labutia ulica ponad rieku Kysucu. Pri výstavbe diaľnice D3 dôjde k zrušeniu prepojenia vyššie spomenutých komunikácií (SO 015). Cestujúca verejnosť, ktorá v súčasnosti využíva toto prepojenie, predovšetkým v smere do Rudinky a ďalej cez Rudinu až do Kysuckého Nového Mesta, ale aj opačne, bude musieť ďalej pokračovať po ceste III/2095 cez Vranie do Žiliny - MČ Považský Chlmec, resp. opačne už v Žiline sa budú musieť napojiť na cestu III/2095. Nová cyklotrasa bude pokračovať popri Brodnianke, popod diaľnicu D3 v koridore medzi cestou III/2095 a Kysucou do Rudinky.

MÚK Kysucké Nové Mesto

Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto je riešená ako kosodĺžniková s vetvami A, B, C a D. Zabezpečuje prepojenie diaľnice D3 cez privádzač Kysucké Nové Mesto s cestou I/11 a s Kysuckým Novým Mestom. Všetky križovatkové vetvy (z diaľnice a na diaľnicu) sú dvojpruhové jednosmerné.

- Vetva „A“ umožní priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Žiliny do Kysuckého Nového Mesta a na cestu I/11. Na privádzač KNM je vetva napojená stykovou križovatkou.

- Vetva „B“ umožní napojenie vozidiel prichádzajúcich z cesty I/11, resp. z Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu D3 v smere do Čadce. Od privádzača sa vetva odpája stykovou križovatkou.
- Vetva „C“ umožní priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Čadce do Kysuckého Nového Mesta a na cestu I/11. Na privádzač KNM je vetva napojená stykovou križovatkou.
- Vetva „D“ umožní napojenie vozidiel prichádzajúcich z cesty I/11, resp. z Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu D3 v smere do Žiliny. Od privádzača sa vetva odpája stykovou križovatkou.

Cesta I/11

Cesta I/11 v tomto úseku zostane nezmenená v pôvodnej polohe. Na diaľnicu D3 bude napojená pomocou diaľničného privádzača Kysucké Nové Mesto a MÚK Kysucké Nové Mesto. Výstavbou diaľnice D3 dochádza k stavebnej úprave na ceste III/2053, ktorá bude vedená ponad diaľnicu D3 (SO 238). Napojenie Kysuckého Nového Mesta na cestu I/11 cez cestu III/2053 ostane zachované. V súbehu s cestou sa nachádza chodník.

Vybudovanie diaľnice D3 je možné považovať za pozitívny fakt z hľadiska rozvoja služieb a turizmu v danom regióne. Zvýši sa dostupnosť všetkých okolitých rekreačných priestorov, a tým aj nutnosť ich dobudovania z hľadiska väčšej návštevnosti. Trasa diaľnice D3, ani preložka cesty I/11, priamo nezasahuje do žiadneho rekreačného areálu, resp. objektu. Hlavným vplyvom zostávajú úpravy koryta rieky Kysuce, ktorá je vyhľadávaným lovným revírom. Obmedzenie športového rybolovu sa očakáva najmä počas výstavby diaľnice pri samotných úpravách jej koryta. Stavebný ruch a vibrácie pravdepodobne znemožnia prevádzkovanie športového rybolovu v dotknutých úsekoch. V blízkosti navrhovanej diaľnice D3 sa nachádzajú dva motoresty, a to Motorest Anita v k. ú. Brodno, ktorý v súčasnosti nie je v prevádzke a Motorest Skalka v k. ú. Radoľa. Obslužnosť oboch motorestov je zabezpečená pomocou križovatiek MÚK Brodno a MÚK Kysucké Nové Mesto. Diaľnica D3 prevezme veľkú časť dopravy z cesty I/11, a tým aj časť potenciálnych zákazníkov motorestu Skalka. Motorest má však výhodnú polohu vo vzťahu ku križovatke MÚK Kysucké Nové Mesto a diaľničnému privádzaču Kysucké Nové Mesto, od ktorých je vzdialený len cca 100 - 150 m. Zároveň je situovaný vo svahu priamo nad existujúcou cestou I/11, t.j. bude dobre identifikovateľný pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Súčasne je v jeho susedstve vybudovaná čerpacia stanica, čo tiež podporuje jeho atraktivitu. Dôležité však bude včasné dopravné značenie upozorňujúce na prítomnosť tohto zariadenia.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská, významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Navrhované technické riešenie diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto nie je v kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu.

Na základe vyhodnotenia archeologického potenciálu bolo v blízkosti trasy plánovaných stavebných úprav identifikovaných 10 polôh, na ktorých je evidovaná prítomnosť archeologického náleziska. Územie, ktorým prechádza trasa diaľnice D3 je z pohľadu archeologického bádania málo preskúmaná, a z tohto dôvodu je nutné predpokladať, že počet archeologických lokalít, ktoré budú v priebehu Predstihového archeologického výskumu 1 a 2 etapy identifikované, sa zvýši. Model stratégie výskumu rozpracovaný v projekte zohľadnil priebeh prác so zreteľom na rozsah stavebnej plochy, prítomnosť stavebných objektov a inžinierskych sietí a archeologický potenciál dotknutého územia. Výskumné práce je potrebné realizovať v štyroch etapách. Prvé dve etapy budú predstavovať predstihový archeologický prieskum, ktorého úlohou bude identifikovanie doteraz neznámych archeologických lokalít. Tento výskum by bolo vhodné realizovať v predstihu, a to ešte vo fáze spracovania dokumentácie dokumentácie pre stavebné povolenie DSP. Výskum, resp. dohľad nad výkopovými prácami je potrebné realizovať už v priebehu prekladania inžinierskych sietí (plynovod, telekomunikačné siete a iné), ktoré môžu byť vykonané v predstihu pred začatím stavebných prác. Sledovanie týchto aktivít umožní prvé overenie prítomnosti archeologických štruktúr ako aj ich koncentráciu na trase stavby. Posledné dve etapy už budú realizované v priebehu stavebných prác, kedy budú zrealizované všetky plošné archeologické výskumy. Doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská majú taký charakter, že nezabraňujú výstavbe diaľnice D3, avšak je

bezpodmienečne nutné ich preskúmať. Za pozitívum výstavby diaľnice D3 vo vzťahu k archeologickým náleziskám považujeme potenciálnu možnosť nálezu historických artefaktov počas výstavby, ktoré by sa za normálnych okolností objaviť nepodarilo.

Analýza priebehu historických udalostí počas rokov 1944-1945 v lokalite plánovanej výstavby diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto a blízkom okolí a výpis doposiaľ nájdenej nevybuchnutej munície preukázali, že v predmetnej lokalite je vysoké riziko výskytu nevybuchnutej munície, značne ovplyvňujúc tak bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a bezpečnosti prevádzky počas budúcich stavebných činností. Z predošlej analýzy je jasné, že územie bolo značne zasiahnuté bojmi z čias druhej svetovej vojny, zahŕňajúc vzájomné mínometné ostreľovania, použitie ťažkej bojovej techniky a zamínované územia. Tieto aspekty a fakt, že v predmetnej lokalite sa prehnal front vopred naznačujú výskyt všetkých typov vtedy používanej munície ako napr. delostrelecké míny rôznych kalibrov od 80 - 120 mm, delostrelecké granáty rôznych typov (protipancierové, trhavé, trieštivé) kalibrov 75 - 105 mm, protitankové a protipečotné míny (T.Mi.35, 42, 43, Smi-35, 44), ručné a puškové granáty rôznej výroby (sovietskej, nemeckej), ako aj pečotné strelivo. Z doterajších nálezov nevybuchnutej munície, v súlade s analýzou dotknutého územia a zhromaždených informácií a v súčinnosti s doterajšími skúsenosťami v oblasti vyhľadávania nevybuchnutej munície sa odporúča pred zahájením stavebných prác vykonať vyhľadávanie nevybuchnutej munície na celej ploche diela v súlade so zákonom č. 58/2014 Z. z. o výbušninách, výbušných predmetoch a munícii a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Významnou geologickou lokalitou v blízkosti navrhovanej stavby diaľnice D3 je Prírodná pamiatka Kysucká brána, ktorá predstavuje významný geologický profil, ktorý vznikol zarezávaním rieky Kysuce do súvrstvia bradlového pásma. Technické riešenie preložky cesty I/11 bolo vzhľadom na vzácnosť geologického útvaru navrhnuté tak, aby vôbec nedošlo k zásahu do samotného predmetu ochrany. Stavba zasahuje do ochranného pásma niektorými objektmi stavby ako je úprava Kysuce, či preložka cesty I/11. Negatívne ovplyvnenie geologickej lokality výstavbou alebo prevádzkou diaľnice D3 sa nepredpokladá.

Navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy na obyvateľstvo

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti je predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje plynulý prísun stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby sú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Ťažké nákladné vozidlá emitujú pri jazde zvuk na úrovni 79-80 dB. Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje tiež pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 - 95 dB(A). Podľa nariadenia vlády SR č. 78/2019 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Pre etapu výstavby sa v rámci projektovej dokumentácie DSP (Q. Návrh projektu organizácie výstavby, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 07/2023) navrhuje etapizácia, na základe ktorej sa predpokladá rozvinutie stavebných prác v celom koridore stavby v piatich časových etapách. V rámci prvej etapy (mala by trvať cca 320 dní) sa pripraví územie na stavbu, zrealizujú sa výruby drevín, demolácie, preložia sa inžinierske siete, vybudujú prístupové komunikácie pre prístup k výstavbe cestných a

mostných objektov a začnú sa budovať mostné objekty. V druhej etape budú práce na stavebných objektoch pokračovať. Z uvedeného je zjavné, že stavba sa bude v rámci stavebného úseku realizovať zároveň na rôznych miestach a tak bude pôsobiť na stavbe viac zdrojov hluku.

Tento hluk sa nedá odcloniť protihlukovými opatreniami vzhľadom na premenlivosť polohy nasadenia strojov a konfiguráciu terénu. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.

V štádiu spracovania správy nie je možné uviesť presné typy nákladných vozidiel, stavebných strojov a ďalších zariadení, ktoré budú zdrojom hluku na tejto stavbe. Dodávateľ stavby je povinný riadiť sa zákonnými odporúčaniami pre spôsobilý technický stav všetkých stavebných zariadení.

Po uvedení diaľnice D3 do prevádzky sa veľká časť intenzity dopravy presunie na túto novú komunikáciu. Vzhľadom na plochu novej diaľnice voči ceste I/11 líniový zdroj hluku ostane skoro v rovnakom koridore. Diaľnica so zlepšenými technickými parametrami však umožňuje rýchlejšiu a plynulejšiu jazdu a proti šíreniu hluku z dopravy sú na nej umiestnené protihlukové opatrenia. Zbytková doprava na preložke cesty I/11 bude tiež emitovať hluk, presahujúci povolené limity, preto aj na novom úseku preložky cesty I/11 budú umiestnené protihlukové opatrenia.

V prípade, ak merania hluku počas prevádzky preukážu prekročenie prípustných hodnôt, je potrebné zaoberať sa návrhom sekundárnych opatrení t.j. opatreniami na budovách a splniť prípustné hodnoty vo vnútornom prostredí budov.

Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp hluková štúdia konštatuje, že z hľadiska prevádzky samotnej navrhovanej cestnej siete dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v okolí celého riešeného úseku trasy diaľnice D3. Navrhované sú protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien. Protihlukové steny nebudú vo viacerých lokalitách postačovať pre dodržanie prípustných hodnôt, preto bude potrebné vypracovať projekt fasádnych úprav. V rámci riešeného koridoru je vplyv železničnej trate č. 127 na sledované objekty najvýraznejší v lokalite Brodno, kde dochádza ku kumulatívne vplyvu na dotknutú zástavbu aj spolu s cestou I/61. Vzhľadom na vyčerpané možnosti primárnej protihlukovej ochrany formou protihlukových stien je v tejto lokalite zvýšený návrh dodatočných opatrení na fasádach budov.

Vedenie trasy diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto si v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie vyžiada realizáciu celkovo 18 902,8 m protihlukových stien (po spresnení dĺžok PHS v rámci dokumentácie DSP) s výškou 4 až 6 m. Spolu s protihlukovými stenami sa musí, na základe výsledkov monitoringu hluku po uvedení diaľnice do prevádzky, uvažovať aj s fasádovými opatreniami.

Na základe matematických výpočtov boli v hlukovej štúdii zisťované zmeny ekvivalentných hladín hluku na vybraných úsekoch ciest I/11 a III/2095 pre stav bez realizácie diaľnice D3 - variant 0 a stav s realizáciou diaľnice D3 - variant 1. Na základe zistených informácií je možné vo všeobecnosti konštatovať pokles hladín hluku na hlavných ťahoch vo výhľade 10 rokov po sprevádzkovaní diaľnice D3 oproti stavu, kedy by sa táto stavba nezrealizovala. K najväčšiemu poklesu L_{Aeq} o 8,9 dB dôjde na ceste III/2095 medzi obcami Rudinka a Rudina. Výrazný bude aj pokles L_{Aeq} o 7,7 dB na v úseku cesty I/11 medzi obcami Povina a Kysucký Lieskovec.

Vo variante 0 bez realizácie stavby dochádza k pôsobeniu hlukovej záťaže z existujúcej cestnej siete bez možnosti vybudovania súvislej protihlukovej bariéry. Z možných opatrení na zníženie hluku pripadajú do úvahy len úpravy obvodového plášťa budov (výmena okien a dverí).

Prerozdelením dopravy z cesty I/11 na diaľnicu D3 dôjde k výraznému poklesu hlukovej záťaže na pôvodnej komunikačnej sieti. V rámci dodržania prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku sú pred viacerými lokalitami navrhnuté protihlukové steny a v miestach, kde tieto nepostačujú, je navrhovaný aj súbor opatrení na budovách.

Výhodou navrhovaného riešenia oproti nulovému stavu je:

- oddelenie tranzitujúcej dopravy (s vysokým podielom nákladných vozidiel) a zníženie emisií hluku z diaľnice protihlukovými stenami,
- zníženie úrovne hluku zo zostatkovej dopravy na ceste I/11,
- v úseku preložky cesty I/11 v Brodne je aj hluk zo zostatkovej dopravy na ceste znížený návrhom protihlukových stien,

- na miestach, kde PHS nepostačujú, navrhujú sa ďalšie opatrenia (na fasádach) na zabezpečenie hygienického limitu hluku.

V procese výstavby sa pri líniových stavbách predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Bude potrebné udržiavať prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť pre staveniskovú dopravu, v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší, presahujúcich povolené limity.

Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti (v rozsahu manipulačných plôch ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie...). Podmienky sú veľmi podrobne charakterizované v prílohe č. 8 k vyhláške MŽP SR č. 248/2023 Z. z., o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia v znení neskorších predpisov, ktorá stanovuje špecifické požiadavky a podmienky na vykonávanie vybraných osobitných činností.

Navrhovaná diaľnica D3 s intenzívnou dopravou sa stane novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia. V Exhalačnej štúdii vo vybraných referenčných bodoch boli zisťované koncentrácie vybraných škodlivín pre stanovenie ich imisného príspevku a pre možnosť vzájomného porovnania nulového stavu a výhľadového stavu. Výsledkom bolo, že ani v nulovom variante a ani vo variante 1 nebude dochádzať k prekročeniu limitných hodnôt znečistenia ovzdušia vo vzťahu k obyvateľom.

V etape prevádzky bude počas veterných dní zdrojom sekundárnej prašnosti aj neupravený povrch pod mostnými objektami. Negatívny vplyv sa môže prejaviť najmä v lokalitách, kde je trasa diaľnice vedená v blízkosti zastavaného územia, t. j. v Radoli a Budatínskej Lehote, Kysuckom Novom Meste. Rozsah tohto znečistenia nebol zisťovaný, nakoľko toto znečistenie nebude pochádzať z dopravy po diaľnici D3.

Vo variante bez realizácie stavby sú dosahované vyššie vypočítané koncentrácie škodlivých látok v ovzduší ako vo variante 1. Pri NO_x dochádza v okolí Oškerdy k prekročeniu limitnej hodnoty na ochranu vegetácie.

Vo variante 1 vo všetkých sledovaných bodoch dôjde v stave s realizáciou diaľnice k poklesu hodnôt oproti nulovému stavu bez realizácie diaľnice D3. Zo samotných výpočtov vyplýva, že obyvatelia v priľahlom okolí nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k priľahlému životnému prostrediu prekročované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Zo spracovaných imisných máp je možné vysloviť závery, že koncentrácie NO_2 v blízkosti zastavaného územia budú vo výhľadovom stave roku 2040 s realizáciou diaľnice D3 dosahovať hodnoty do $1,15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}/\text{rok}$, čo predstavuje cca 2,9 % povoleného limitu. Podobne je tomu aj pri tuhých znečisťujúcich látkach, kde sú dosahované hodnoty koncentrácií v závislosti od polohy k trase diaľnice D3 okolo $1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}/\text{rok}$ a predstavujú 2,5 % limitu PM_{10} , resp. do $0,55 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}/\text{rok}$ v prípade $\text{PM}_{2,5}$, čo predstavuje 2,8 % limitnej hodnoty. Maximálne vypočítané koncentrácie benzénu boli zistené priamo v trase diaľnice D3 v hodnote $0,14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}/\text{rok}$, čo predstavuje 2,8 % z limitu. V prípade benzo(a)pyrénu nie je pred najbližšou zástavbou predpokladaný príspevok viac ako $0,059 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}/\text{rok}$, čo predstavuje do 6 % prípustného limitu.

Vo vzťahu k vegetácii sú relevantné údaje vypočítané v úsekoch prechodu trasy navrhovanej cesty v tesnej blízkosti súvislých porastov. Na základe odčítania vypočítaných hodnôt imisíí NO_x z imisných máp je zrejmé, že v prechode cez zalesnené lokality na trase diaľnice D3 (v km 13,650 a 19,500) dosahuje koncentrácia NO_x hodnoty do $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v blízkosti osi novej trasy, čo predstavuje cca 66,6 % povoleného limitu. Na ostatných lokalitách a vo väčších vzdialenostiach od trasy diaľnice sú tieto hodnoty rádovo nižšie.

Vegetácia v okolí navrhovanej stavby diaľnice D3 nebude počas prevádzky ovplyvňovaná nadlimitnými hodnotami koncentrácie oxidov dusíka.

V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že riešený úsek diaľnice D3 bude spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy a nie je potrebný návrh špeciálnych opatrení na obdobie prevádzky diaľnice.

Vibračná štúdia (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, Inžinierske služby, s.r.o. Martin, 06/2023) popisuje možné vplyvy úseku diaľnice D3 v etape výstavby a v etape prevádzky na okolie v dôsledku mechanického kmitania a otrasov spôsobovaného stavebnou činnosťou a automobilovou dopravou. Mechanické kmitanie a otrasy, ktoré sa môžu prenášať do stavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe diaľnic vyvolané vonkajšími zdrojmi - stavebnými aktivitami, rozrušovaním podlažia, zhutňovaním návozov a živичných povrchov, zatĺkaním pilot a Larsenových stien, prejazdami nákladných vozidiel a ťažkej techniky po nerovnom povrchu. Počas prevádzky diaľnice sú zdrojom mechanického kmitania najmä prejazdy vozidiel cez výtlky, mostné závery, praskliny v živичnom povrchu a opravy živичného povrchu vibračným zhutňovaním.

Vo vibračnej štúdii je posúdený možný vplyv technickej seizmicity vyvolanej výstavbou a prevádzkou diaľnice D3 na okolité budovy a na obyvateľov. Posúdený je súlad so slovenskou legislatívou a technickými normami.

Posúdenie očakávaných vplyvov na stavby a obyvateľov v dôsledku kmitania je priestorovo ohraničené a dotýka sa blízkeho okolia diaľnice D3. Vplyvy vibrácií a otrasov na obyvateľov, stavby a pracoviská s citlivými prístrojmi sa prejavujú do:

- 30 m od diaľnice a vyvolaných stavieb,
- 50 m od stavebných dvorov a dočasných stavebných komunikácií,
- 200 m od pracovísk s osobitne citlivými prístrojmi.

V rámci štúdie bolo posúdených 34 objektov, pričom kritickými úsekmi blízkeho okolia diaľnice D3 sú:

1. km 12,470 až 13,500 D3 vpravo - Žilina (Brodno),
2. km 17,580 až 18,220 D3 vpravo - Radoľa,
3. km 18,400 až 18,790 D3 vpravo - Budatínska Lehota.

Kritickými sú tiež objekty v blízkosti niektorých križovatkových vetiev a vyvolaných úprav komunikácií:

1. (km D3 11,750 D3), vetva km 0,40 vpravo Žilina (Brodno),
2. (km D3 11,800 D3), vetva - koniec úseku Žilina (Brodno),
3. (km D3 12,450 až 13,510 D3), nové komunikácie pri ŽSR Žilina (Brodno),
4. (km D3 14,900 D3), vetva- koniec úseku Oškerda,
5. (km D3 19,800d3), vetva - koniec úseku Povina.

Zdrojom kmitania - technických seizmicity počas výstavby a prevádzky diaľnice sú stavebné stroje ako búracie kladivá, vibračné valce, trhacie práce, vŕtanie skalného podlažia a práca buldozéro a bagrov a vibrácie od pohybu ťažkých vozidiel po výmoľoch, po nerovných alebo inak poškodených povrchoch, alebo po technických prvkoch vsadených do vozovky, ako sú kryté kanalizačné šachty, spomaľovače a mostné závery U stavebných strojov dominujú frekvencie v rozsahu 10 až 50 Hz. Pri prejazdoch ťažkých nákladných vozidiel cez nerovnosti prevládajú frekvencie nižšie ako 10 Hz. Medzi technickými údajmi stavebných strojov bývajú často uvádzané, okrem frekvencie vibrácií, resp. úderov, tiež energie a hmotnosti (búracích kladív).

Na základe vstupných údajov bola vypočítaná predikcia pravdepodobnej odozvy budov na vplyvy technickej seizmicity počas výstavby a prevádzky diaľnice a odhad vplyvov na zdravie obyvateľov.

Vo vzdialenosti menšej ako 50 m od budúcich stavebných dvorov sa nenachádzajú žiadne objekty vyžadujúce ochranu pred vibráciami; vo vzdialenosti menšej ako 200 m od stavby neboli identifikované žiadne pracoviská s osobitne citlivou technikou na vibrácie (elektrónové mikroskopy a pod.). Výsledky predikcie sa týkajú len objektov vzdialených menej ako 30 m od stavby. Medzi tieto budovy sa nepočítajú objekty s možnosťou produkcie vlastných otrasov a vibrácií (priemyselné objekty).

V nulovom variante sa predpokladá, že jediným zdrojom vibrácií bude doprava. Vibrácie od pohybu vozidiel po rovných živičných plne uzavretých povrchoch spôsobované hrubým dezénom pneumatík (s frekvenciami prevažne $f > 200$ Hz) a chvením hnacích agregátov prenášaným nápravami do vozovky (s frekvenciami prevažne $60 \text{ Hz} < f < 80 \text{ Hz}$) sú z hľadiska poškodenia blízkych budov a expozície obyvateľov nevýznamné.

Počas výstavby a prevádzky diaľnice sa predpokladá ovplyvnenie objektov v Brodne, pri vjazde do obce Oškerda a pri vjazde do obce Povina. Očakáva sa stupeň poškodenia na úrovni 1, t.j. „kozmetické poškodenie - prvé známky poškodenia. Trhliny šírky do 1 mm na styku stavebných prvkov (napr. Styk steny a stropu)“. V objektoch v km 12,600 D3 vpravo, km 12,700 D3 vpravo, pri vjazde do Brodna v km 11,800 D3 (č.pop. 50), km 12,450 D3 pri nových komunikáciách medzi stredom MČ a zastávkou ŽSR (č.pop. 107, 103 a 102), v km 19,800 D3 na vjazde do Povinej (č.pop. 5 a 234) sa očakáva stupeň poškodenia na úrovni 2, t.j. „miernejšie narušenie s malými škodami. Trhliny v omietke, priečkach, v komínovom murive, opadávanie omietky, uvoľnenie krytiny.“

Osobitný problém v ochrane zdravia obyvateľov pred prírodnými zdrojmi žiarenia predstavuje radón (^{222}Rn s polčasom premeny 3,825 dňa a ^{220}Rn s polčasom premeny 54,5 s) a jeho dcérske produkty v obytných budovách a pobytových priestoroch. Trasa navrhovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je umiestnená v území s nízkym až stredným radónovým rizikom. Vplyvy na zdravie obyvateľov v dôsledku ožiarenia prírodným ionizujúcim žiarením (v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) sa nepredpokladajú, nakoľko sa neočakáva v dôsledku výstavby a prevádzky diaľnice zvýšenie úrovne prírodného ionizujúceho žiarenia. Súčasťou stavby nie sú pozemné stavby, v ktorých by sa počítalo s pobytom osôb a bolo by potrebné vykonať stavebné opatrenia na ochranu osôb pred škodlivými účinkami radónu (v zmysle § 132 ods. 1 zákona č. 87/2018 Z. z. o radiačnej ochrane a o zmene a doplnení niektorých zákonov). Všeobecne však platí, že na pracovisku na území so zvýšeným výskytom radónu je potrebné zabezpečiť opatrenia podľa § 127 ods. 1 zákona č. 87/2018 Z. z. o radiačnej ochrane a o zmene a doplnení niektorých zákonov).

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavia po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnemu stavu. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cestnej stavby znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavia sa tiež v poklese cestovného času cestujúcich osobných vozidiel, v autobusoch. Spolu s úsporami prevádzkových nákladov vozidiel a nákladmi na opravy a údržbu ciest tvoria sociálno-ekonomické prínosy.

Diaľnica D3 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií v snahe naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je dobudovanie novej kapacitnej komunikácie, vyhovujúcej súčasným a výhľadovým nárokom na dopravu v danom území. Dôvodom výstavby je zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia.

V rámci Štúdie realizovateľnosti na úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Čadca, I. etapa (časť Podklady a prieskumy, Dokumentácia analýzy nákladov a výnosov CBA, AFRY CZ s.r.o., 01/2023) ŠR predpokladá, že výstavbou diaľnice sa z hľadiska spoločensko - ekonomického dosiahne:

- zníženie cestovného času vplyvom presunu tranzitnej dopravy z cesty I/11 na novú komunikáciu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto a zvýšením maximálnej rýchlosti,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky tranzitnej dopravy a dopravy na ceste I/11 vplyvom odvedenia tranzitnej dopravy,
- zlepšenie dostupnosti regiónu,
- zníženie negatívneho dopadu na životné prostredie a zastavané oblasti.

Z hľadiska prevádzkovo - technického sa vplyvom projektu predpokladá úspora prevádzkových nákladov správcu na tranzitnú komunikáciu, predovšetkým krátko po realizácii zámeru.

Jedným z najdôležitejších cieľov výstavby diaľnic a rýchlostných ciest je vytvorenie podmienok pre zlepšenie dopravného - bezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením dopravy mimo intravilány sídiel, kde je vysokým rizikom dopravnej nehodovosti hustá doprava a zvýšený pohyb peších účastníkov premávky a cyklistov. Pri hodnotení prevádzkovania novej cesty z hľadiska dopravnej

nehodovosti sa vychádza z predpokladu, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v intraviláne vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú a pešiu premávku. Z tohto pohľadu je smerodajným kritériom podiel zostatkovej dopravy na pôvodnej komunikácii. Z dopravného modelu prerozdelenia dopravy na trasu diaľnice D3 a na cestu I/11 vyplýva, že dochádza k významnému odľahčeniu pôvodných ciest od dopravy. Napríklad v roku 2030 s realizáciou diaľnice D3 sa predpokladá, že na ceste I/11 ostane len 23,5 až 35,0 % predpokladanej intenzity dopravy (podľa jednotlivých sčítacích úsekov v nulovom variante v roku 2030). V roku 2050 by to bolo len 22,0 až 33,0 % dopravy. Z poklesu intenzity dopravy a podielu nákladných vozidiel v dopravnom prúde vyplýva zníženie rizika vzniku dopravných kolízií s vozidlami, cyklistami aj chodcami.

Bez vybudovania diaľnice D3 bude doprava vedená po existujúcej cestnej sieti, t. j. naďalej cez intravilány dotknutých obcí, čím bude stále dochádzať ku stretom automobilovej dopravy s cyklistickou dopravou a chodcami. So stúpajúcou tendenciou rastu zaťaženia cestnej siete sa budú klásť čoraz náročnejšie požiadavky na dopravu a jej bezpečnosť.

Vybudovanie diaľnice D3 prinesie pre dotknuté obce bezpečnejšie dopravné riešenie a vytvorí sa komfortné spojenie medzi Slovenskom a Poľskom. Dopravný model predpokladá presun objemu dopravy na plánované úseky diaľnice D3. Pri realizácii diaľnice D3 bude kapacitne vyhovovať samotná diaľnica D3 a vyhovovať bude aj existujúca cestná sieť výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie.

Diaľnica D3 vylepšenými technickými parametrami umožňuje rýchlu, plynulú a bezpečnú jazdu, a zároveň znížením intenzity dopravy a znížením tranzitu na ceste I/11 sa vytvoria predpoklady pre upokojenie dopravy, zníženie podielu nákladných vozidiel, zvýšenie bezpečnosti bývajúceho obyvateľstva, chodcov a cyklistov.

Narušenie pohody a kvality života vplyvom výstavby diaľnice D3 a jej objektov súvisí so základnými negatívnymi vplyvmi, ktoré prináša výstavba novej dopravnej trasy - záber územia, rozsiahle výrubys zelene, zemné práce, presuny veľkých objemov zemín a materiálov, demolácia objektov v trase, pohyb stavebnej techniky po verejných komunikáciách, hluk, zhoršenie kvality ovzdušia, a pod. Z hľadiska užívateľov komunikácií pohodu jazdy budú ovplyvňovať obmedzenia premávky, obchádzky, zápchy a spomalenie jazdy. Vplyv je dočasný a zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a opatreniami, uplatnenými po skončení výstavby - úprava poškodených ciest a pod. Určujúcim momentom pre zmiernenie vplyvov na bývajúce obyvateľstvo je stanovenie podmienok výstavby v stavebnom povolení.

Citlivým problémom je vždy otázka majetkoprávneho vysporiadania v súvislosti s výkupmi nehnuteľností v trase navrhovanej diaľnice D3. Stavba si vyžiada záber viacerých objektov v Brodne a Budatínskej Lehote.

Vzhľadom na to, že trasa diaľnice D3 je čiastočne vedená v trase cesty I/11, už pred začatím výstavby musí byť časť stavby (SO 112) preložená a existujúci most na ceste odstránený (SO 013). Mostný objekt premostuje sieť ŽSR, existujúci vodovod a nástupiská železničnej zastávky Brodno.

V úseku diaľnice D3 km 11,500 - 13,500 bude pôvodná cesta I/11 preložená. Preložka cesty I/11 v km 1,450 - 1,600 zasahuje do areálu základnej a materskej školy v Brodne, kde sa nachádzajú malé objekty - prečerpávací stanica a podzemná kalová nádrž, ktoré budú asanované. Pre uvoľnenie staveniska bude asanované aj existujúce oplotenie (SO 014).

Dočasné mostné provizórium zabezpečuje prepojenie cesty I/11 vedenej v extraviláne k. ú. Brodno s cestou III/2095 v rámci MČ Vranie ako miestnou komunikáciou Labutia ulica ponad rieku Kysuca. Pri výstavbe diaľnice D3 dochádza k zrušeniu prepojenia vyššie spomenutých komunikácií, a tým vzniká požiadavka na odstránenie dočasného mostného provizória typu ŽM-16M. Pod mostným provizóriom sa nachádza neupravené koryto rieky Kysuca.

Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať aj objekty ležiace v areáli Automotoklubu v Budatínskej Lehote (SO 019), ktorý sa v súčasnej dobe nevyužíva. Nachádzajú sa tu značne schátrané a zdevastované objekty v havarijnom stave, ktoré budú asanované - ide o oceľovú halu, oceľový prístrešok, účelové sklady, garáže, unimobunky, plechový sklad a oplotenie.

Budatínskej Lehote sa nachádza areál strediska údržby SSC Čadca, ktorého objekty sú v kolízii s piliermi a zakladaním SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce (SO 020). V súčasnej dobe je areál stále využívaný, nachádzajú sa tu zachované objekty v dobrom technickom stave. Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať prevádzkovú budovu, umývaciu betónovú rampu, sklad piesku a iných posypových materiálov s garážami, unimobunky, oplotenie a príslušenstvo živičné plochy.

Pozdĺž cesty I/11 sa odstránia reklamné objekty „Billboardy“ nachádzajúce sa v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca v prietahu cesty I/11 obcou Radoľa a mestskou časťou Budatínska Lehota mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré sú v kolízii so stavbou diaľnice D3 a jej objektmi (SO 022).

V trase budúcej diaľnice nie je potrebné asanovať žiadne obytné budovy.

V rámci prípravy stavby prebehnú rokovania s vlastníckymi nehnuteľnosťami (aj pozemkami) a tieto budú vykúpené v súlade s vyhláškou Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších úprav. Vlastníci nehnuteľností budú postupne identifikovaní a oslovení a ich nároky budú riešené na základe súdnoznaleckých posudkov v spolupráci s investorom stavby (NDS, a.s.).

Trasa diaľnice D3, vedená okrajom MČ Žilina - Brodno, môže mať negatívny vplyv aj na iných majiteľov nehnuteľností, ktoré nebudú v priamom zábere stavby. Preložka cesty I/11 bude vedená v novej polohe súbežne so železničnou traťou. V bezprostrednom okolí preložky cesty I/11, vedenej v blízkosti obytnej zóny, klesne kvalita a atraktivita prostredia a dotknutým nehnuteľnostiam v blízkosti môže klesnúť hodnota.

Počas výstavby bude diaľnica D3 pôsobiť čiastočne ako fyzická bariéra z dôvodu umiestnenia samotnej stavby a z dôvodu zvýšeného pohybu stavebnej techniky, obmedzení a obchádzok. Tento vplyv je však dočasný, obmedzený na obdobie niekoľkých rokov, navyše nebude pôsobiť v celej dĺžke stavby naraz a počas celého obdobia výstavby, nakoľko stavebná činnosť bude organizovaná po etapách.

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že obdobie výstavby bude z hľadiska narušenia pohody a kvality života významnejšie ako obdobie samotnej prevádzky diaľnice.

Prevádzka diaľnice v zastavanom území bude mať negatívny vplyv hlavne na hlukovú situáciu v okolí diaľnice. V porovnaní so súčasným stavom však odvedie väčšinu dopravy s vysokým podielom nákladnej dopravy na trasu s protihlukovými stenami, čím sa dosiahne čiastočná segregácia nákladnej dopravy a zmiernenie hluku opatreniami na diaľnici.

Na úseku novobudovanej preložky cesty I/11 budú, rovnako ako na diaľnici D3, umiestnené PHS. Na ostatných úsekoch cesty I/11 dôjde ku skľudneniu dopravy, v ktorej bude prevažovať miestna doprava s nízkym podielom nákladnej dopravy. Zníži sa dopravná intenzita a predpokladá sa aj zníženie dopravnej nehodovosti. Doprava bude plynulejšia a bezpečnejšia.

Nová diaľnica D3 môže byť v niektorých úsekoch vnímaná ako výrazná vizuálna a fyzická bariéra.

Výstavbou preložky cesty I/11 v Brodne sa zvýrazní súčasná nepriechodná líniová bariéra železničnej trate s protihlukovou stenou o ďalší líniový prvok s protihlukovou stenou. Táto bariéra už v súčasnosti rozdeľuje východnú a západnú časť obce.

Diaľnica vedená na mostných objektoch v Radoli a Budatínskej Lehote bude tvoriť vizuálnu bariéru v celom úseku od km cca 17,500 - 19,000 D3. Od Kysuckého Nového Mesta bude pohľad na diaľnicu D3 zjemnený brehovým porastom Kysuce.

V niektorých prípadoch situovanie diaľnice negatívne ovplyvní kvalitu bývania vzhľadom na blízkosť obývaných objektov. Na druhej strane výstavba diaľnice D3 a preložky cesty I/11 prinesie pozitíva v podobe zvýšenej bezpečnosti a vyššieho komfortu jazdy a pohybu peších a cyklistov.

Špecifickou je otázka psychologických vplyvov; na psychiku obyvateľov môže napr. nepriaznivo pôsobiť osadenie nového prvku v krajine. Posudzovanie týchto vplyvov je veľmi obtiažne, nakoľko každý jedinec vníma tieto vplyvy individuálne. Navyše, nové prvky bude inak vnímať súčasná generácia, ako generácia nasledujúca, pre ktorú bude cesta prirodzenou súčasťou urbanizovaného prostredia.

V sídlach, ktoré sú v súčasnosti nadmerne zaťažené vplyvmi dopravy, bude znamenať odklon dopravy od obytných zón nesporne pozitívny vplyv. K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj väčší komfort dopravy, bezpečnosť a pozitíva vyplývajúce z rozvoja regiónu.

V nulovom variante budú pohodu a kvalitu života obyvateľov v dotknutých obciach naďalej ovplyvňovať najmä negatívne dôsledky kritickej situácie v doprave - hluk, exhaláty z dopravy, silné bariérové pôsobenie prehustenej dopravy, bezpečnosť obyvateľov - chodcov aj cyklistov, dopravná nehodovosť.

Pre potreby posúdenia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti bolo posúdenie vplyvu navrhovanej stavby diaľnice D3 na verejné zdravie (Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa vyhlášky MZ SR č. 233/2014 Z. z. o podrobnostiach hodnotenia vplyvov na verejné zdravie (Ing. J. Hamza, Martin, 08/2023)). Odhad zdravotných rizík bol vykonaný štandardným spôsobom pre hodnotenie vplyvov dopravných stavieb so zameraním na zdravotné riziká hluku a znečisteného ovzdušia. Z výsledkov je zrejmé, že pre obyvateľov obytnej zástavby, rodinných domov je z hľadiska zdravotného rizika podstatne významnejšia hlučnosť než znečistenie ovzdušia.

Pri znečistení ovzdušia predstavuje podiel vlastná doprava a imisné pozadie znečistenia z iných lokálnych a vzdialených zdrojov. Emisie z dopravy z výsledkov exhalačnej štúdie nepredstavujú významné zdravotné riziko pre obyvateľov dotknutých obcí v okolí pri realizácii Variantu 1 diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. Dlhodobé riziko zmeny kvality ovzdušia, resp. riziko príspevku v kritickej obytnej zóne dotknutých obcí pozdĺž diaľničného úseku území vznikajúce z imisného zaťaženia diaľnice, je možné považovať za prijateľné a bez prekročovania dlhodobých limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia. Stavba diaľnice by z hľadiska zdravotného rizika neviedla k podstatnej zmene. Oproti nulovému variantu je zjavné zlepšenie imisnej situácie.

Realizáciou navrhovanej stavby by hlavným prínosom z hľadiska zdravotného rizika vplyvom dopravného hluku malo byť zníženie počtu obyvateľstva priamo postihnutých hlukom z ciest I/11 a III/2095 (bez realizácie, nulový variant). K najväčšiemu poklesu hladín hluku o L_{Aeq} 8,9 dB dôjde na ceste III/2029 medzi obcami Rudinka a Rudina. Medzi obcami Povina a Kysucký Lieskovec o 8,9 dB. Naopak k zhoršeniu situácie hluku dôjde v oblastiach obcí, ku ktorým sa tranzit stavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto vo variante V1 priblíži.

V prípade rizika hluku a jeho zdravotných prejavov sú prekračované prípustné hodnoty v pásme okolia obytnej zóny diaľnice D3 na území kategórie II. a III. V porovnaní s nulovým variantom na základe zistených informácií je možné vo všeobecnosti konštatovať pokles hladín hluku na hlavných ťahoch vo výhlade 10 rokov po sprevádzkovaní diaľnice oproti stavu, kedy by sa táto stavba nezrealizovala.

Frekvenčné vibrácie z dopravy s rozsahom 1-10 Hz spôsobujú, okrem ekonomických škôd, aj negatívnu psychickú odozvu exponovaných osôb s trvalým výskytom. Na trase diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto vo vzdialenosti do 50 m neboli identifikované objekty vyžadujúce ochranu pred vibráciami. V prípade dodržania navrhnutých opatrení v zmysle vibračných štúdií bude zabezpečené neprekročenie prípustných hodnôt vibrácií na obyvateľov a s najväčšou pravdepodobnosťou nedôjde ani ku kozmetickým poškodeniam okolitých budov. Zdravotný vplyv z tejto noxy po realizácii opatrení sa neočakáva.

Súhrnne možno konštatovať, že zdravotné riziká a vplyvy na verejné zdravie vznikajúce z prevádzky diaľničného úseku D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto sú pri zadaných a definovaných podmienkach prevádzky po vybudovaní protihlukových opatrení v danom prípade spoločensky akceptovateľné.

Veľmi významným vplyvom z pohľadu ochrany verejného zdravia je vplyv na dopravnú nehodovosť. Vzhľadom k výrazne priaznivejšiemu vedeniu trasy zóny je možné predpokladať aj významné zníženie počtu nehôd a dopravných kolízií v posudzovanom úseku, a to najmä v intravilánoch obcí. Výstavbou varianty V1 dôjde ku skráteniu jazdnej doby, zníženiu škôd spôsobených dopravnými nehodami, vrátane škôd vyvolaných na zdraví v dôsledku havárií.

Positívny vplyv zníženia rizika nehodovosti možno rozdeliť na dve základné skupiny:

- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto bude odvádzať tranzitnú dopravu z centier obcí a zastavaného územia, čím dôjde k zníženiu rizika nehôd a kolízií, najmä u chodcov a cyklistov.
- Pre vodičov predstavuje nová diaľnica zníženie rizika nehody vplyvom lepších rozhľadových pomerov, vylúčenie protismernej dopravnej prevádzky a úrovňových križovatiek. Očakáva sa zníženie častých stretov kamiónov s osobnými autami.

Výstavba diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto sa prejaví aj v celkovej životnej pohode obyvateľov. Odvedenie tranzitnej dopravy z dotknutých obcí bude viesť k ukladneniu života obyvateľov. Obmedzí sa prašnosť, zníži sa stres vyvolaný hlukom a dopravnými nehodami. Kvalitné dopravné napojenie územia je všeobecne spojené s ekonomickým rozvojom a je možné očakávať aj ekonomický efekt v podobe nových investičných aktivít.

Navrhovaná stavba diaľnice D3 na Kysuciach je stavba, ktorá sa pripravuje už viac ako 25 rokov. Časť trasy diaľnice D3 bola postupne vybudovaná a uvedená do prevádzky (úsek D3 Oščadnica - Čadca (Bukov) s tunelom Horelica (1/2 profil) v roku 2004, D3 Hričovské Podhradie - Žilina (Strážov) v roku 2008, Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec v roku 2017, D3 Svrčinovec - Skalité (1/2 profil) v roku 2017, D3 Skalité - št. hranica SK/PL (1/2 profil) v roku 2017, D3 Čadca (Bukov) - Svrčinovec v roku 2020). Ostáva vybudovať chýbajúce úseky diaľnice a dobudovať 2. profil v úsekoch, kde je vybudovaná diaľnica len v % profile (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, D3 Oščadnica - Čadca (Bukov) (2. profil), D3 Svrčinovec - Skalité (2. profil), D3 Skalité - št. hranica SK/PL (2. profil)).

Výstavba diaľnice D3 na Kysuciach má podporu starostov dotknutých obcí ako aj primátorov miest a s nimi aj obyvateľov. Dlhé roky každodenné dopravné problémy v regióne viedli v nedávnej minulosti (2017) k rôznym nátlakovým akciám, ako napríklad k petícii za dostavbu diaľnice, ktorú vtedy podpísalo vyše 20 000 obyvateľov, alebo zorganizovaniu blokády cesty I/11 v Povine, Kysuckom Lieskovci a Budatínskej Lehote, kamiónový protest sa konal v Bratislave (2019). Občianska iniciatíva D3 pre Kysuce, premenovaná na D3 pre Európu organizovala protesty, a zároveň členovia petičného výboru boli mimoriadne aktívni pri pomoci prípravy štúdií, podkladov pre médiá, zúčastňovali sa stretnutí s NDS, VÚC aj ministerstvom dopravy, či zástupcami EÚ.

Počas spracovania predkladanej Správy o hodnotení (v rokoch 2022-2023) na posudzovanú stavbu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto bola vytvorená pod záštitou Ministerstva dopravy SR (MD SR) pracovná skupina na riešenie prípravy a výstavby investičného projektu diaľnice D3, ktorej súčasťou sú zástupcovia Žilinského samosprávneho kraja, Európskej komisie na Slovensku, NDS, starostovia a primátori dotknutých miest a obcí celého koridoru diaľnice D3 od Žiliny až po Čadcu. Ich snahou je urýchlenie prípravy projektovej dokumentácie a nevyhnutných súvisiacich procesov (EIA) tak, aby konečne mohla začať výstavba a aby na to mohli byť využité prostriedky európskych fondov, ktoré sú na tento účel pre Slovensko dlhodobo vyčlenené.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať významné cezhraničné vplyvy počas svojej realizácie.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Kumulatívny vplyv navrhovanej zmeny činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami významne prejavíť v prípade hlukovej situácie, imisíí, dopravnej záťaže a konektivity dotknutého územia. Z rozvojových zámerov dotknutých miest a obcí sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyselné areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby, ako aj prevádzky. Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber biotopov spolu s nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typoch stavieb. V súvislosti s prevádzkou diaľnice D3 je potrebné počítať s možným kumulatívnym účinkom hluku a emisíí látok znečisťujúcich ovzdušie. Negatívny účinok vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutých miest a obcí, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka diaľnice D3. Plynulosť dopravy na diaľnici D3 významne prispeje k zníženiu hlukovej záťaže

a produkcií emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia spolu s bezpečnosťou chodcov i cyklistov v intraviláne miest a obcí.

Výstavba diaľnice D3 bude predstavovať pre obyvateľstvo dotknutého územia náročné obdobie, počas ktorého bude musieť znášať kumulatívnu záťaž spojenú so stavebnou činnosťou, a z toho plynúcich negatívnych sprievodných javov ako:

- asanácie objektov (objekty ZŠ v Brodne, objekty bývalého Automotoklubu a Strediska údržby SSC v Budatínskej Lehote, mostné objekty v Brodne, reklamné objekty pozdĺž cesty I/11),
- narušenie rekreačnej funkcie na brehoch rieky Kysuce,
- hluková záťaž zo stavebnej činnosti,
- znečistenie ovzdušia výfukovými plynmi stavebných mechanizmov,
- zvýšená prašnosť,
- zahustená premávka na komunikáciách, obchádzky a dopravné obmedzenia,
- znečistenie komunikácií blatom a stavebným materiálom,
- nepriaznivé estetické účinky stavebnej činnosti spôsobené odstránením vegetačného krytu, zásahmi do terénu (budovanie násypov, zárezov, veľkých mostov) a depóniami vyťaženého materiálu,
- narušenie pohody života v zastavaných lokalitách a vznik stresových situácií, vznikajúcich v súvislosti s každodenným pohybom mechanizmov,
- potenciálne nebezpečenstvo úrazu, či dopravných kolízií.

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou diaľnice D3 je potrebné počítať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na diaľnici D3, zo zbytkovej dopravy na ostatnej cestnej sieti (najmä ceste I/11 a cestách III. triedy) a dopravy na železničnej trati. Nakoľko prírodné pomery neponúkajú veľké priestorové možnosti zmeny vedenia týchto líniových stavieb, pretože limitujúcim faktorom sú najmä okolité pohoria a rieka Kysuca, ku kumulácii hluku dochádza v celom riešenom území.

Z hľadiska kumulatívnych účinkov látok znečisťujúcich ovzdušie bude v území pôsobiť zároveň líniový zdroj znečistenia ovzdušia v podobe diaľnice D3 spolu s nadväzujúcimi úsekmi D3, priebežná cesta I/11 a cesty III. triedy so zbytkovou dopravou, priemyselné objekty v Kysuckom Novom Meste, lokálne vykurovacie zdroje v intravilánoch obcí a sezónne aj poľnohospodárske práce. Napriek uvedenému, súvislá sieť rýchlostných ciest a diaľnic má pomôcť celkovému zníženiu emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, a to skrátením vzdialeností medzi jednotlivými významnými zdrojmi a cieľmi dopravy, znížením celkovej spotreby pohonných látok, skvalitnením podmienok jazdy - zvýšením plynulosti jazdy, zvýšením bezpečnosti premávky. V konečnom dôsledku sa očakáva, že výstavba diaľnice D3 bude mať pozitívny vplyv na zníženie úrovne znečistenia ovzdušia.

Diaľnica D3 vytvára bariéru v záujmovom území, ktorá je však na viacerých miestach prerušená vedením trasy D3 na mostných objektoch s priaznivými migračnými parametrami, systémom mostov v miestach lokálnych vodných tokov, ktoré slúžia na umožnenie migrácií drobných živočíchov a najmä návrhom ekoduktov, nielen v profile Kysucká brána, ale aj na nadväzujúcich úsekoch diaľnice D3.

V súčasnosti sa celý dopravný objem cestnej premávky v predmetnom úseku realizuje po ceste I/11 a cestách III. triedy, ktoré majú v prevažnej miere nevyhovujúce technické, bezpečnostné a kapacitné parametre, a teda nespĺňajú požadované nároky pre výhľadové dopravné zaťaženie.

Vzhľadom na vysokú intenzitu dopravy (kamiónovej, ale aj osobnej), dochádza v exponovaných hodinách počas dňa alebo v klimaticky náročných podmienkach k spomaleniu, až k zastaveniu dopravy a vytváraniu niekoľko km dlhých súvislých kolón áut (často od konca diaľnice D3 po svetelnú križovatku v Radoli).

V prípade, že nedôjde k realizácii navrhovanej investície s vybudovaním nadväzujúcich diaľničných úsekov, bude predmetný úsek D3 predstavovať „dopravný lievik“ a riziko dopravných kolapsov. Okrem toho je potrebné na ceste I/11 počítať zrejme aj so zvyšovaním dopravnej nehodovosti a častou obnovou povrchov vozoviek.

Tiež je potrebné vziať do úvahy vybudovanie diaľnice D3 ako celku od hraníc s Poľskom až po napojenie na diaľnicu D1. Pretože absenciou ktoréhokoľvek úseku D3 dôjde k presmerovaniu „dopravného lievika“ do miest, kde sa bude celý objem dopravy realizovať po ceste I/11.

Zároveň pri akejkoľvek vážnejšej dopravnej nehode na ceste I/11 v celom úseku budúceho diaľničného koridoru D3 sa vytvárajú dlhé kolóny áut, pretože v niektorých úsekoch neexistuje alternatívna trasa na spojnici Žilina - Čadca. Obdobná situácia platí v čase zhoršenia poveternostných podmienok, v poslednom období v čase snehových kalamít a povodní, kedy vodiči zostali dlhšiu dobu (niekoľko hodín) uväznení na ceste I/11.

Navrhovaná diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto nadväzuje na začiatku úseku v križovatke brodno (SO 103) na sprevádzkovaný úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec, ktorý bol odovzdaný do prevádzky v Novembri 2017.

Na konci úseku sa diaľnica D3 napája na úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, ktorý je aktuálne v projektovej príprave (Amberg Engineering Slovakia, s.r.o., 2023) a mal by byť uvedený do prevádzky naraz s riešeným úsekom. V prípade, že by došlo k omeškaní vo výstavbe nasledovného úseku D3, je navrhnutý objekt SO 835 Dočasné napojenie D3 na I/11.

Preložka cesty I/11 (SO 112) sa na začiatku v križovatke Brodno napája na už prevádzkovaný úsek cesty I/11 a na svojom konci sa opäť napája na prevádzkovaný úsek cesty I/11.

Diaľničný privádzač D3 rieši prepojenie cesty I/11, budúcej diaľnice D3 (križovatka Kysucké Nové Mesto), cesty III/2095 a miestnej komunikácie pri priemyselnom závode v Kysuckom Novom Meste.

V súčasnosti je stavba „D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ v realizácii.

Diaľničný privádzač čiastočne odľahčí vyťaženú existujúcu cestu I/11 zo Žiliny do Kysuckého Nového Mesta a pomôže obyvateľom Kysúc dostať sa rýchlejšie za prácou do Žiliny a v neposlednom rade aj do blízkeho priemyselného parku. Stavba privádzača bola počas prípravy koordinovaná so stavbou diaľnice D3.

Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto a plánovaná výstavba v jej okolí:

- V km 12,000 - 12,250 D3 vľavo je v tesnom dotyku pripravovaná stavba „Stavebné úpravy a nadstavba zázemia športového areálu“. Stavba športového areálu bola počas prípravy koordinovaná so stavbou diaľnice D3.
- Prakticky v celom riešenom úseku je súbežne vedená stavba Kysucká cyklotrasa. Stavba cyklotrasy bola počas prípravy koordinovaná so stavbou diaľnice D3.
- V celej dĺžke riešeného územia je diaľnica D3 vedená v súbehu s pripravovanou stavbou vážskej vodnej cesty, navrhovaná diaľnica podľa dostupných podkladov nekoliduje so stavbou vážskej vodnej cesty, ani ju nekrižuje.
- V km 1,150 preložky cesty I/11 je vybudovaný zárodok budúcej križovatky, kde by sa mala napojiť výhľadová miestna zberná komunikácia zo Žiliny.
- V km 15,900 D3 diaľnica križuje pripravovanú stavbu „VVN 404 Varín - št.hr. SR-ČR“. Stavba VVN bola počas prípravy koordinovaná so stavbou diaľnice D3.

Z rozvojových zámerov dotknutých miest a obcí sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyselné areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby, aj prevádzky. Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber biotopov spolu s nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typoch stavieb.

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou diaľnice D3 je potrebné počítať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na diaľnici D3, zo zbytkovej dopravy na ceste I/11 a z dopravy na železničnej trati.

V blízkosti stavby diaľnice D3 sa podľa ÚPN dotknutých miest a obcí nachádzajú ďalšie verejnoprospešné stavby, ktoré je potreba vzájomne koordinovať:

ÚPN mesta Žilina

- Dopravné stavby:
 - Výstavba Vážskej vodnej cesty vrátane prístavu Žilina v urbanistickom okrese Strážov na VN Hričov a výstavba lodenice;
 - Modernizácia železničnej trate č. 127 v úseku Žilina - Krásno nad Kysucou - Čadca - štátna hranica SR/ČR;

- Výstavba cyklomagistrál na segregovaných komunikáciách. Rajecká cyklomagistrála Žilina - Rajec, Kysucká cyklomagistrála Krásno nad Kysucou - Nová Bystrica, Oravská cyklomagistrála štátna hranica SR/PL Suchá Hora - Trstená (na násype bývalej železničnej trate), Donovalská cyklomagistrála Ružomberok - hranica Žilinského a Banskobystrického kraja.
- Stavby technickej infraštruktúry, vodohospodárske stavby:
 - Stavebné úpravy ostatných existujúcich vodohospodárskych zariadení a novostavby vodohospodárskych zariadení (pitná voda, požiarna voda, splašková a dažďová kanalizácia) Vážska vodná cesta od hranice Trenčianskeho kraja po ústie rieky Kysuca do Váhu;
 - Ochrana územia pred povodňami:
 - o komplexné riešenie územia Kysuce, o Vranie, úprava toku Kysuca, pravostranná hrádza;
 - Žilina — Brodno, Brodnianka, úprava toku; Žilina — Trnové, Trnovka a Breznický potok, úprava potokov; Žilina — vybudovanie suchého poldra na potoku Všivák; Žilina — Trnovka, úprava toku Trnovka pri ZŠ; Žilina — Brodno, úprava toku Brodnianka, II. Etapa.
- Stavby s funkciou ochrany prírody, životného prostredia, zelene a zabezpečenia ekologickej stability:
 - Stavby a revitalizácie plôch zelene brehovej, izolačnej, verejnej, sídliskovej a historickej, lesoparkov, nové parky a rekonštrukcie parkov a sádov.

ÚPN obce Rudinka

- Stavba Protipovodňovej ochrany;
- Kysucká cyklotrasa.

ÚPN mesta Kysucké Nové Mesto

- Rozšírenie cintorínov v Oškerde a Budatínskej Lehote;
- Pešie chodníky a námestia, vrátane tých podliehajúcich na rekonštrukciu;
- Cyklochodníky, vrátane tých podliehajúcich na rekonštrukciu;
- Stavby pre verejné zásobovanie pitnou vodou (rekonštrukcie existujúcich nevyhovujúcich vodárenských zariadení, čerpace stanice, vodojemy, rozvodné siete vodovodu);
- Stavby pre odvádzanie splaškových vôd (zberače verejnej kanalizácie, čerpace stanice splaškových vôd);
- Stavby súvisiace s odvádzaním vôd povrchového odtoku (rigoly, kryté profily, úprava drobných tokov);
- Výstavba 400 kV a 110 kV elektrických vedení, 22 kV rozvody pre zásobovanie elektrickou energiou a nové trafostanice;
- Dostavba a rekonštrukcia rozvodov verejného plynovodu, horúcej vody, telekomunikačnej siete vrátane RSU a káblovej televízie.

ÚPN obce Kysucký Lieskovec

- Výstavba a rekonštrukcia existujúcich a navrhovaných miestnych komunikácií, vrátane verejných odstavňových plôch a výstavba a rekonštrukcia účelových komunikácií;
- Výstavba a rekonštrukcia existujúcich a navrhovaných mostných objektov ponad vodné toky pre automobily a peší pohyb;
- Výstavba samostatných chodníkov a súbežných chodníkov pre peších popri automobilových komunikáciách a miestnych komunikáciách so zvýšeným pohybom vozidiel;
- Rozšírenie ČOV Kysucký Lieskovec;
- Výstavba NN káblovej a vzdušnej siete. Demontáž stožiarových trafostaníc a ich náhrada kioskovými, demontáž vzdušných VN prípojek k trafostaniciam a ich náhrada VN káblom v zemi, resp. závesným VN káblom. Výstavba kompaktných trafostaníc. Výstavba 22 KV káblových prípojek k navrhovaným trafostaniciam výstavba závesného káblového VN vedenia;
- Rozšírenie rozvodnej siete vodovodu a splaškovej kanalizácie;

- Rozšírenie miestnej plynovodnej siete do rozvojových plôch Novej zástavby;
- Odvádzanie vôd z povrchového odtoku - nešpecifikované, neoznačené v grafike;
- Úprava vodného toku Kysuca v úseku Kysucký Lieskovec - Povina a ostatné protipovodňové opatrenia - nešpecifikované, neoznačené v grafike;
- Úprava trasy DK a káblov m.t.s. v zmysle návrhu diaľnice D3;
- Navrhované úpravy na elektr. vedeniach a zariadeniach podľa spracovanej dokumentácie diaľnice D3;
- Rozšírenie kapacity prípojných vedení v prepojení kábli Kysucký Lieskovec - Ochodnica (ÚPN- O Ochodnica), formou pripokládky a rozšírenie portfólia služieb;
- Výstavba káblovej m.t.s. do plôch s novou plánovanou zástavbou, výstavba káblovej m.t.s. do plôch rekreačných zón Roveň a Rovienka a káblovej m.t.s. s ČSPH v lokalite Skačkov. Rozšírenie siete miestneho rozhlasu do plôch s novou zástavbou;
- Vybudovanie a dostavba obecného športového areálu. Vybudovanie obecných ihrísk v rozvojových lokalitách;
- Vybudovanie obecného verejného rekreačného areálu dennej rekreácie občianskej vybavenosti v lokalite nábrevia rieky Kysuca pri športovom areáli. V území sa pripúšťa výstavba detských ihrísk, chodníkov s lavičkami a verejným osvetlením, parkovej úpravy zelene a objektov malej architektúry so zameraním na relaxáciu a oddych občanov. Súčasťou stavby je aj riešenie pešej lávky ponad rieku Kysuca.

Stavba diaľnice D3 zasahuje do ochranného pásma vzletového a približovacieho priestoru letiska Žilina.

V riešenom koridore diaľnice D3 a jeho blízkom okolí sú uvažované ďalšie zámery, ktoré majú vymedzené chránené koridory:

- Modernizácia železničnej trate č. 127 v úseku Krásno nad Kysucou - Čadca - št. hranica SR/ČR, modernizácia na traťovú rýchlosť 160 km/h, súčasť projektu prioritného záujmu EÚ č. 23;
- Ako súvisiaca stavba je vo výhľade uvažovaná trasa vysokorýchlostnej železnice (VRT) vedúca rovno údolím Kysuce v krížení a súbehu s navrhovanou trasou diaľnice D3. Ide o súčasť trate juh- sever v úseku Viedeň - Bratislava - Žilina - Katovice/Ostrava - Varšava/Gdansk, na území kraja súčasť multimodálnych koridorov č. Va. a VI., koridorová sieť TEN-T, v trase a úseku hranica Trenčianskeho kraja - Bytča - Žilina - Oščadnica - štátna hranica SR/PL s vetvou Oščadnica - Čadca - Ostrava v študijnej polohe. V roku 2022 sa spracovávala „Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4“, ktorej predmetom bolo vypracovať národnú štúdiu vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4 pre traťové úseky na území Slovenskej republiky v rámci medzinárodného projektu Vysokorýchlostné železničné prepojenie krajín V4 Budapešť - Bratislava - Praha - Varšava;
- V riešenom území je výhľadovo uvažované s novým elektrickým vedením 400 KV a 110 KV, ktoré idú v súbehu, alebo križuje plánovanú trasu diaľnice D3;
- Vážska vodná cesta, v súčasnosti je Vážska vodná cesta, na území Žilinského samosprávneho kraja, chránená v trase hranica Trenčianskeho samosprávneho kraja - ústie rieky Kysuca do Váhu. S výstavbou úseku Žilina - Hranice SR/ČR - Odra, ktorý by znamenal zaplnenie toku Kysuca a vybudovanie plavebných tunelov v riešenom území, sa neuvažuje v súlade s politikou územného rozvoja ČR, Aktualizácia č. 5.

Celkovo možno konštatovať, že povolenie navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov nebude mať významné negatívne vplyvy na cezhraničnej, národnej, regionálnej ani lokálnej úrovni na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické charakteristiky (ako napr. vibrácie, žiarenie rádioaktívne a elektromagnetické, svetlotechnické podmienky, teplo a zápach), na genofond, biodiverzitu, biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy, chránené územia, krajinu, jej štruktúru, využívanie a scenériu, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, odpadové hospodárstvo, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti, narušenie pohody a kvality života a ich zraniteľnosť, na urbánny komplex a využívanie zeme, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel,

architektúru, budovy, na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, na poľnohospodársku a priemyselnú výrobu, lesné hospodárstvo, dopravu, stavby, činnosti, infraštruktúru, služby, rekreáciu a cestovný ruch.

Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej zmeny činnosti predstavuje syntézu pomerného zastúpenia analyzovaných vplyvov činností na obyvateľstvo, živú a neživú prírodu, krajinu a hospodárske využívanie prostredia. Z hodnotenia jednotlivých vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole „Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností.“ tohto odborného posudku pre navrhovanú zmenu činnosti a za podmienky uskutočnenia navrhovaného monitoringu pre obdobie pred výstavbou, v priebehu výstavby a počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti a za podmienky realizovania navrhovanej kontroly dodržiavania stanovených podmienok.

V nasledujúcej tabuľke sú prehľadne zosumarizované najdôležitejšie vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na zložky životného prostredia a obyvateľstvo podľa staničenia.

Úsek km D3	Popis vplyvu
Diaľnica D3	
11,100 - 22,300	Stavba D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je v celej dĺžke umiestnená v CHVO Beskydy a Javorníky
11,100 - 22,300	Stavba je v celom úseku (okrem km cca 15,300 - 16,500) vedená v území nadregionálneho hydrického biokoridoru Kysuca
11,100 - 11,650	Dostavba križovatky Brodno, zlepšenie dopravnej obslužnosti územia
11,493 - 14,191	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Vranie)
11,500	Rekultivácia opustených úsekov ciest
11,608 - 13,100	Prekročenie limitov hluku, PHS vpravo (Brodno)
11,700	Rekultivácia opustených úsekov ciest
11,715	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 2,223, „K“ Vplyv hluku
12,480	Úprava potoka Brodnianka
12,555	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 3,211 „L“
12,850	Úprava Kysuce v rkm 3,478 - 3,967, SO 362 časť 02
12,900 - 13,150	Záber biotopov európskeho významu Ls1.1 Vřbovo - topoľové nížinné lužné lesy (91E0*) Lokalita 9, výrub drevín
13,000 - 14,000	Líniová bariéra v migračnom profile „Kysucká brána“
13,200	Odstránenie dočasného mostného objektu v Brodne
13,256 - 14,191	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Rudinka)
13,300 - 14,500	Záber biotopov európskeho významu Ls1.1 Vřbovo - topoľové nížinné lužné lesy (91E0*) Lokality 14, 16, 18, výrub drevín
13,500	PP Kysucká brána, stavba v blízkosti chráneného územia, OP
13,550 - 14,063	Územie náchylné k zosúvaniu
13,850	Úprava Kysuce v rkm 4,614 - 4,860 časť 03
14,300	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL do prítoku Kysuce, „M“
14,380	Úprava Kysuce v rkm 5,183 - 5,431 časť 07
14,000 - 15,400	Zásah do GL 10 (42) Lužný les pri Rudinke
14,350 - 21,912	Prekročenie limitov hluku, PHS (Kysucké Nové Mesto)
14,360 - 14,900	Záber pôd - umiestnenie hlavného stavebného dvora
14,475 - 15,800	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Rudinka)
14,850	Úprava Kysuce v rkm 5,549 - 5,781, SO364 časť 08
14,900 - 15,200	Záber biotopov európskeho významu Ls1.1 Vřbovo - topoľové nížinné lužné lesy (91E0*) Lokalita 29, výrub drevín
15,000 - 15,830	Prechod cez PHO VZ Rudinka
15,525	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 6,172, „N“
15,450 - 17,000	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Kysucké Nové Mesto
15,800 - 15,950	Záber biotopov európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Lokalita 31, 32, 33, 34, v trase preložky siete
15,750 - 16,250	Líniová bariéra v migračnom profile „Oškerda“
16,640	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčné potrubie do Kysuce, rkm 7,395,

„Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“

odborný posudok k navrhovanej činnosti vypracovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Úsek km D3	Popis vplyvu
Diaľnica D3	
	„V“
16,900 - 17,100	Najvýraznejšia akumulácia antropogénnych zemín, hrúbka 3,0 - 4,0 m
16,875	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL do Kysuce, rkm 7,656, „O“
16,880 - 19,280	VZ Radoľa
16,950	Úprava Kysuce v rkm 7,779 - 8,235, SO 364 časť 09
17,200	Možné ovplyvnenie úrovne podzemných vôd pri výstavbe SO 233
18,000 - 18,220	Demolácie objektov bývalého Automotoklubu a objektov SSC v Budatínskej Lehote
18,400 - 18,700	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Budatínska Lehota
18,400 - 18,660	Záber biotopov európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Lokality 47, 48
18,700	Úprava Kysuce v rkm 9,504 - 9,964, SO 364 časť 10
18,900	Možné ovplyvnenie úrovne podzemných vôd pri výstavbe SO 237
19,000 - 19,750	Výrub drevín v lesoparku pri Kysuckom Novom Meste
19,328	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL do Kysuce, rkm 10,147, „P“
19,425 - 20,150	Prechod cez PHO VZ Kysucké Nové Mesto
19,680	Úprava Kysuce v rkm 10,536 - 10,661, SO 364 časť 11
19,657	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 10,455, „R“
19,750 - 20,000	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Kysucké Nové Mesto
20,000 - 21,300	Záber biotopov európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Lokality 59, 60, 61, 62, 70
20,050 - 20,480	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Povina
20,650	Úprava Kysuce v rkm 11,517 - 12,082, SO 364 časť 12
20,747	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 11,608, „S“
20,760 - 21,200	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Kysucké Nové Mesto
21,350 - 21,900	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Kysucký Lieskovec
21,500	Úprava Kysuce v rkm 12,884 - 13,149, SO 364 časť 13
21,880 - 21,980	Územie narušené výmoľovou eróziou
22,100 - 22,300	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Kysucký Lieskovec
20,500 - 22,000	Líniová bariéra v migračnom profile „Povina“
21,300	Bočná erózia Podhájskeho potoka
21,350 - 21,900	Záber biotopov európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Lokality 73
21,396 - 21,912	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Kysucký Lieskovec)
22,140 - 22,300	Prekročenie limitov hluku, PHS vpravo (Kysucký Lieskovec)
21,426	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do Kysuce, rkm 12,214, „T“
21,880 - 21,980	Územie narušené výmoľovou eróziou rieky Kysuca
22,270	Vyústenie kanalizácie diaľnice cez ORL a retenčnú nádrž do potoka Lodnianska, rkm 0,044, „U“
Preložka cesty I/11	
0,665 - 2,100	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Brodno)
1,310 - 2,375	Prekročenie limitov hluku, PHS vpravo (Brodno)
1,170	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Brodno, ZS3, SH3
1,000 - 1,700	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Brodno
2,100 - 2,250 preložky cesty I/11	Záber najkvalitnejších pôd v rámci k. ú. Brodno, SH4, ZS5
2,750 - 2,950 preložky cesty I/11	Záber biotopov európskeho významu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Lokality 13
1,840	Demolácie objektov v k. ú. Brodno

Ostatné možné vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie sú podrobne popísané v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, správe o hodnotení činnosti, ako i v predložených stanoviskách subjektov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Celkové vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na dotknuté územie boli zdokumentované a vyhodnotené na základe hodnotenia všetkých predložených a dostupných podkladových materiálov, pričom hodnotenie vychádza zo známych údajov o vstupoch a výstupoch navrhovanej zmeny činnosti vzhľadom k prírodným zdrojom a zložkám životného prostredia a za súčasného poznania.

VI. Použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií

Použité metódy a metodiky hodnotenia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti boli adekvátne použité vzhľadom na charakter navrhovanej zmeny činnosti a jej umiestnenie, ako aj vzhľadom na jej predpokladané vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Pri spracovaní správy o hodnotení sa vychádzalo najmä z podkladov a prieskumov vykonaných pre daný stupeň technického riešenia stavby - dokumentáciu na stavebné povolenie stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT, a.s.). Išlo o inžiniersko-geologický prieskum, inventarizáciu drevín, inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu, hlukovú štúdiu a posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy. Využité boli podklady zaobstarané objednávatelom v minulosti (2020, 2021) za účelom zistenia výskytu chránených druhov rastlín a živočíchov v sledovanom území a migračných vzťahov. Dopravno-inžinierske podklady boli čerpané zo súbežne so správou vypracováanej štúdie realizovateľnosti (AFRY CZ, 2023). Niektoré podkladové štúdie boli vypracované pre potreby správy o hodnotení - primerané posúdenie. Zároveň boli využité poznatky z prieskumov vykonaných počas spracovania iných správ v totožnom území v nedávnej minulosti (EPIS, s.r.o. 2017). Parciálne štúdie boli vypracované v súlade s metodikami používanými v príslušnom odbore odborne spôsobilými alebo autorizovanými osobami. Prieskumy boli vykonané vo vhodnom klimatickom období a v dostatočnom časovom úseku, je preto možné považovať ich za dostatočne výpovedné.

Všeobecné údaje boli získané z dostupnej odbornej literatúry (atlasy výskytu, odborné články, vedecké a odborné publikácie) a vo veľkej miere boli využité informácie dostupné na internetových stránkach rôznych organizácií a samospráv dotknutých obcí.

Nedostatky a neurčitosti v poznatkoch sú spojené hlavne s odhadom zdravotného rizika. Odhad zdravotného rizika je nevyhnutne spojený s určitými neistotami danými spoľahlivosťou použitých dát, referenčných hodnôt, expozičnými faktormi, odhadom chovania exponovanej populácie atď. Preto je jednou z neoddeliteľných súčastí odhadu rizika aj popis a analýza neistôt. Proces posúdenia je zaťažený neistotami ktoré sa delia na neistoty zdravotného rizika pri inhalácii škodlivín a neistoty pri hodnotení expozície hluku.

Pri hodnotení rizika hluku je potrebné zohľadniť nasledujúce neistoty:

- neistoty hlukovej expozície,
- neistoty vyplývajúce z hlukových emisií technologických celkov, statickej a líniovej dopravy,
- neistoty vo výpočtovej metodike, modelovaní a výpočtoch tzv. predikcie,
- neistoty merania, meracieho procesu a monitorovania,
- neistoty stanoveného počtu exponovaných osôb (obývaných objektov),
- neistoty dané expozičným scenárom, len orientačné hodnotenie expozície pre neznalosť bližších údajov (presné počty ľudí, zloženie obyvateľstva, citlivé skupiny populácie, doba zotrvania v mieste bydliska, v posudzovanom mieste atď.).

Neistoty vo vzťahu medzi hlukovou expozíciou a ich zdravotnými účinkami:

- neistoty pri hluku spočívajú v neschopnosti zaznamenania fyzikálnych parametrov vo vzťahu k fyziologickej závažnosti,
- vzťah účinku hluku, infrazvuku je variabilný nielen individuálne, ale aj sociálne a emocionálne,
- hluk ako bezprahová noxa, nešpecifické účinky hluku; uvedené preukázateľné prahové účinky hluku sa vzťahujú všeobecne pre bežnú exponovanú populáciu. Pri citlivých skupinách ako sú deti, staršie osoby a chorí ľudia je možné očakávať negatívne účinky aj pri oveľa nižších hladinách hluku.

Neurčitosti sa vyskytli pri spracovaní inventarizácie biotopov európskeho a národného významu. Niva Kysuce, ktorou trasa D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto prechádza, je charakteristická bohatými sprievodnými brehovými porastmi, ktoré majú na mnohých miestach charakter lesných porastov. Na viacerých miestach sú to aj oficiálne lesné porasty na lesnej pôde a na nich, aj mimo nich, boli v predchádzajúcom období identifikované biotopy európskeho a národného významu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy, Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy, Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (Ls1.1 a Ls1.3 sú v rámci Interpretáčného manuálu

biotopov Európskej únie zaradené do jedného biotopu 91E0* Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a Ls1.2 do biotopu 91F0 Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek) a Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

Ide však v prípade lesných biotopov o identifikácie na základe údajov, ktoré nezodpovedajú metodike, ktorá bola stanovená pre súčasné mapovanie. Tá vyžaduje, aby bol mapovaný segment biotopom európskeho alebo národného významu, že musí byť o. i. splnená podmienka dosiahnutia minimálne 50 % zastúpenie dominantných druhov uvedených v modeli biotopu samostatne alebo spoločne v zmesi. Rôzne zdroje uvádzajú na rovnakých miestach odlišné biotopy, no ani jeden zdroj podmienku zastúpenia drevín modelu nespĺňa. Nezanedbateľný je aj masový výskyt invázných druhov drevín a bylín v porastoch, ktoré predstavujú limity v rámci modelov metodiky - pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*), boľševník obrovský (*Heracleum mantegazzianum*), netýkavka žliazkatá (*Impatiens glandulifera*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*), agát biely (*Robinia pseudoacacia*), zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*). Okrem druhov, ktoré sú oficiálne vyhlásené za invázne, sú na mnohých miestach prítomné na veľkých plochách aj novobelgická (*Aster novi-belgii*), ježatec laločnatý (*Echinocystis lobata*), či netýkavka malokvetá (*Impatiens parviflora*). Celkovo bolo v tomto úseku narátaných 11 druhov invázných, nepôvodných druhov.

Pre porovnanie tohto stavu na dvoch vybraných charakteristických miestach boli spracované a vyhodnotené podklady z nižšie uvedených prieskumov. Vyplýva z nich (čo už konštatoval jeden z porovnávaných prieskumov), že polygóny vyhodnotené ako lesné biotopy európskeho významu nie sú podľa kritérií metodiky biotopmi. Na druhej strane porasty identifikované ako krovinné biotopy boli rešpektované, nakoľko pre tieto v Katalógu biotopov Slovenska, ani v Metodike mapovania nelesných biotopov, nie sú uvedené striktné rámce pre zastúpenie pôvodných a dominantných druhov drevín a obmedzenia z hľadiska výskytu invázných druhov drevín a rastlín, ako je to v metodike pre lesné biotopy.

V predmetnom úseku bola spracovaná správa o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov pre stavbu Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 (EPIS s.r.o., 2017) v oblasti privádzača a Primerané posúdenie a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu pre stavbu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt, spol. s r.o., 2020a) a pre stavbu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač (HBH Projekt, spol. s r.o., 2020b). Pre vyššie uvedené porovnanie boli použité modely pre biotopy Ls1.1 a Ls1.2, uvedené v metodike a drevinné zloženie uvedené v Katalógu biotopov Slovenska.

Prvý príklad bol vybraný v oblasti lesného porastu v dieľci 28 (LC Krásno - Západ). Na jeho časti EPIS, 2017 identifikoval biotop Ls1.2 s tým, že biotop je súčasťou plošne väčšieho biotopu za hranicou hodnoteného územia (teda vzťahoval biotop Ls1.2 na celú plochu porastu). Na základe zhodnotenia formulára pre mapovanie lesných biotopov pre tento polygón bolo konštatované, že porast nie je biotopom európskeho významu. HBH, 2020a paradoxne na tom istom polygóne uvádza biotop Ls1.1 a Ls1.2 identifikuje v susednom polygóne, kde ho predpokladal EPIS, 2017, teda vo zvyšnej časti porastu. Temer celú plochu polygónu tvorí lesný porast na LP, ktorý je v PSOL (Program starostlivosti o les, predtým LHP - lesný hospodársky plán) kategorizovaný ako lesný typ Jaseňová jelšina 901. Tento LT odpovedá biotopu Ls1.3 v Katalógu biotopov Slovenska. Porovnanie a vyhodnotenie záznamov zo všetkých zdrojov je obtiažne a problematické, lebo len ESPI, 2017 uvádza záznam podľa formulára, požadovaného v metodike. HBH, 2020a uvádza všetky zistené druhy, teda dreviny aj byliny v Tansleyho škále, podľa ktorej sa nedá zastúpenie drevín zhodnotiť v zmysle metodiky, percentuálne zastúpenie drevín v predpísanom formulári neuvádza. V rámci uvedeného porovnania možno konštatovať, že drevinné zloženie celého porastu, ani mapovaných menších polygónov, týmito zdrojmi nezodpovedá biotopom Ls1.1 alebo Ls1.2 podľa metodiky. Tomuto nezodpovedá ani drevinné zloženie porastu podľa PSOL.

Druhý príklad je z polygónu časti stavby, ktorý je z veľkej časti lokalizovaný na ploche lesného porastu na LPH (dielec 1578, LC Krásno - Západ), ktorý PSOL kategorizuje ako lesný typ Jaseňová jelšina 901. HBH, 2020a na tom istom polygóne uvádza biotop Ls1.1. Plocha je súčasťou genofondovej lokality GL42 Lužný les pri Rudinke v rámci RÚSES okresu Kysucké Nové Mesto s uvádzaným biotopom Ls1.3. Tu je z uvedeného porovnania zrejmé, že drevinové zloženie porastu podľa PSOL v plnej miere zodpovedá biotopu Ls1.1 podľa metodiky. Tento príklad bol aplikovaný na všetky porasty v nive Kysuce, spĺňajúce parametre modelu, aj keď nešlo o lesné porasty na LP. Ide zväčša o jadrá kompaktných porastov, kým ich okrajové, pobrežné, prevažne krovité zóny boli mapované ako biotop Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

Porasty všetkých polygónov, kde boli v predchádzajúcom období identifikované biotopy Ls1.3, vrátane genofondovej plochy v RÚSES, nezodpovedajú ani v jednom prípade modelu v rámci metodiky, nakoľko tento predpokladá minimálne 50 % zastúpenie jelše lepkavej (*Alnus glutinosa*) alebo jelše sivej (*Alnus incana*), čo nie je dosiahnuté na celej trase stavby.

Porovnanie stavu identifikovaných biotopov podľa rôznych parametrov je obsahom prílohy č. 3. časti SoH Príloha č. 5.

Počas spracovania správy o hodnotení boli použité aj nasledovné metódy zberu údajov a údaje boli čerpané z nasledovných priamych meraní súčasného stavu životného prostredia či modelových výpočtov:

- terénne prieskumy a obhliadky lokality,
- konzultácie s dotknutými úradmi,
- fotodokumentácia,
- hodnotenie očakávaných vplyvov odborným posúdením,
- simulácie pomocou počítačového softvéru.

Pri spracovaní správy o hodnotení činnosti boli použité údaje od odborných organizácií a inštitúcií ako Slovenský hydrometeorologický ústav, Štatistický úrad SR, GEOFOND Bratislava, Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky a Slovenská agentúra životného prostredia.

Primerané hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na lokality Natura 2000 bolo spracované ako samostatný dokument v súlade s § 28 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v rozsahu a štruktúre podľa metodiky „Metodika hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike“ (ŠOP SR, aktualizované znenie 2023). Primerané hodnotenie bolo tiež vykonané v súlade s čl. 6.3 a v prípade potreby s čl. 6.4 Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, v znení neskorších predpisov a v súlade s usmerneniami EK o ustanoveniach čl. 6.3 a 6.4 smernice o biotopoch "Hodnotenie plánov a projektov významne ovplyvňujúcich lokality Natura 2000". Hodnotenie bolo vykonané pre projekt s osobitým dôrazom na hodnotenie kumulatívnych a synergicky pôsobiacich vplyvov iných projektov, o ktorých boli dostupné informácie. Po dodaní podkladov k projektu a opakovaných konzultáciách s objedávateľom (Dopravoprojekt, a.s.) boli identifikované varianty riešenia a okruhy priamych a nepriamych vplyvov relevantných pre identifikáciu dotknutých území Natura 2000 vo vzťahu k variantom. Primárnym krokom pre ťažisko hodnotenia bolo preverenie všetkých dodaných podkladov (prieskumy, migračná štúdia a i.), doplnenie výskytových dát, analýza podkladov, vyhľadanie doplnkových zdrojov, konzultácie a prieskumy v teréne. Už spracovaná dokumentácia primeraného hodnotenia pre diaľnicu D3 (HBH projekt, 2020) bola preverená v kontexte aktuálne posudzovaného projektového riešenia, ktoré zohľadňuje aj úpravy a opatrenia z tohto dokumentu, najmä migračné objekty. Tento dokument bol v ďalších krokoch využitý ako podklad, primerane korigovaný na základe požiadavky na hodnotenie vplyvu na ciele ochrany a doplnenia novších údajov, ďalších zdrojov a konzultácií. Vzhľadom na to, že lokalita projektu, t. j. koridor posudzovaného úseku D3 v realizačnom ani v nulovom variante nezasahuje do území Natura 2000 (vyhlásených ani navrhovaných), na základe lokalizácie bol určený širší okruh potenciálneho dosahu predpokladaných vplyvov pre identifikáciu dotknutých území, do ktorých boli zahrnuté aj územia za hranicami SR v ČR a Poľsku. Zohľadnené pri tom boli aj koridory nadväzujúcich úsekov pripravovanej D3, ktoré primerané hodnotenie považuje za projekty s možným kumulatívnym vplyvom. Pre tento

okruh území boli primerane preverené údaje o ich predmetoch ochrany a ekologických väzbách na širšie územie za účelom posúdenia možnosti ich ovplyvnenia v zmysle kritérií uvedených v časti 5 primeraného hodnotenia. Na základe toho boli identifikované dotknuté územia Natura 2000, výsledok bol sumarizovaný do tabuľkového prehľadu. V nasledujúcej časti boli identifikované dotknuté predmety ochrany. Pre určenie dotknutých biotopov bol zohľadnený:

- výskyt a záber biotopu na lokalite projektu (mimo UEV) a možná väzba a prepojenie na biotopy v UEV,
- možnosť ovplyvnenia nepriamymi vplyvmi projektu (znečistenie, zavlečenie inváznych druhov). Dotknuté druhy živočíchov a potenciálny dopad boli určené na základe kritérií:
- viazanosť druhu (generačná, topická, trofická, migračná) na lokalitu projektu (biotopy mimo UEV a CHVU),
- veľkosť teritória, akčný rádius, mobilita druhu - možná väzba na vzdialené populácie v UEV a CHVU,
- faktory ohrozenia druhu, citlivosť na predpokladané vplyvy.

Výsledok identifikácie dotknutých predmetov ochrany bol zhrnutý v tabuľkovom prehľade, kde sa uvádza možnosť ovplyvnenia biotopu a druhu heslom áno/nie a zdôvodnenie na základe posúdenia podľa zvolených kritérií.

Ďalšie posúdenie sa vzťahuje na druhy, ktoré boli identifikované ako dotknuté projektom. Vzhľadom na to, že viaceré dotknuté druhy (veľké šelmy, vtáky) sú predmetom ochrany viacerých dotknutých území, bola zvolená metóda ich spoločného hodnotenia, pričom boli zohľadnené špecifiká a ciele ochrany pre jednotlivé územia UEV a CHVU. Kvantifikácia vplyvov a hodnotenie vplyvov na ciele ochrany boli vykonané pre každé územie osobitne.

V prípade predmetov ochrany, kde bola zistená istá neurčitost' v dátach, bol použitý princíp predbežnej opatrnosti, t.j. boli vyhodnocované aj vplyvy na potenciálne biotopy (migračné, potravné) na základe vhodnosti podmienok a ekologických nárokov druhov.

Výsledný vplyv bol vyhodnotený z hľadiska významnosti pre dotknutý biotop a druh s použitím stupnice a kritérií odporúčaných metodikou.

Kumulácia vplyvov bola vykonaná primárne s ohľadom na projekty, ktoré generujú porovnateľný charakter vplyvov na predmety ochrany dotknuté posudzovaným projektom, t. j. predovšetkým líniové stavby (existujúce a pripravované), predovšetkým nadväzujúce úseky diaľnice D3, D1, cesta I/11, železnica a iné projekty s možným dopadom na konektivitu krajiny aj projekty s vplyvmi na vodný ekosystém Kysuce. Po identifikácii novej kumulácie boli spätne upravené hodnotenia významnosti vplyvu u konkrétnych druhov a variantov.

Pre posúdenie významnosti vplyvu na dotknuté územia Natura 2000 a ich integritu bolo v súlade s metodikou prijaté kritérium, že výsledný dopad na celé územie v rámci stupnice významnosti zodpovedá zaradeniu najvýznamnejšieho vplyvu na dotknutý druh/biotop z predmetu ochrany.

V rámci migračnej štúdie sa postupovalo metódou hodnotenia migračnej priechodnosti prostredia a líniových bariér, ktorá vychádza z platných metodík a technických predpisov v oblasti migrácie voľne žijúcich živočíchov. Jedná sa predovšetkým o výpočet migračného potenciálu (Andel, 2000) a jeho zakomponovanie do TP 067. Základný zber údajov začal prvkami prvej, druhej a tretej krajinej štruktúry. Rovnako boli kompletizované technické podklady, sprievodné správy, hlukové a rozptyľové štúdie pripravovaného úseku diaľnice D3. Tieto podklady boli zakomponované predovšetkým do map, ktoré sú súčasťou tejto migračnej štúdie. V rámci zisťovania dostupných informácií a získania poznatkov o stave populácií voľne žijúcich živočíchov v okolí riešeného územia boli využité výstupy doterajších štúdií, publikácií a medzinárodných projektov realizovaných v tomto území. Doplnený zoznam obsahuje aj odbornú literatúru, citovanú v tejto migračnej štúdií, preto je zoznam kompletný ako použitá literatúra v texte. Vo všeobecnosti sa jedná o veľmi podrobné a recentné údaje získané vedeckými postupmi zo záujmového územia v okolí riešeného úseku plánovanej diaľnice D3, zamerané predovšetkým na priepustnosť údolia Kysuce vo vzťahu k veľkým cicavcom. Úroveň poznania a kvalita dostupných údajov zo sledovaného územia je nadpriemerná v rámci územia Slovenska. Zber vlastných údajov prebiehal v nadväznosti na vyššie uvedené získané informácie. Tie svojou kvalitou, rozsahom a aktuálnosťou prevyšujú bežný štandard v rámci územia

Slovenka. Zber vlastných údajov sa zamerával predovšetkým na chýbajúce informácie o pohybe živočíchov priamo v problémových miestach v údolí rieky Kysuca. Teda v jednotlivých identifikovaných migračných profiloch a ich okolí. Časť zberu údajov prebiehal aj vo väčšej vzdialenosti od profilov, na hrebeňoch prilahlých hôr, za účelom zberu informácií o veľkých šelmách. Takýto zber údajov dopĺňa aj informácie o populácii šeliem v celom prihraničnom území Západných Karpát. Zber údajov o cicavcoch kategórií A, B a C, prebiehal použitím techník stopovania v transektoch v kombinácii s použitím fotopascí. Pochôdzky boli vykonávané v pravidelných intervaloch každé tri týždne od septembra 2019 do júla 2020. Celkovo tak bol navštívený každý transekt 14 krát. V prípade vzniku vhodnejších stopovacích podmienok boli pochôdzky vykonané čo najskôr. Zber údajov metodicky vychádzal z týchto techník:

- pozorovanie pobytových znakov, topografických a biotopových podmienok. Pobytové znaky typu trus, ohryz, ležovisko, kosti, srst; sú znakom výskytu daného živočícha v širšej oblasti a naznačujú potenciálny migračný tlak. Stopy a hlavne zvieracie chodníky definujú pohybové a presunové zvyklosti živočíchov. Sú najlepšie rozoznateľné v snehu či mäkkom podklade, preto je ťažisko prieskumu v jesenných, zimných a jarných mesiacoch.
- odhadnutie veku stopy je metóda relevantná pri odhade intenzity migrácií (nízke počty starých stôp a nízke počty nových stôp naznačujú skôr nepravidelné migrácie. Naopak vysoké počty starých stôp a vysoké počty nových stôp naznačujú skôr pravidelné/ dlhodobejšie presuny)
- kadávre živočíchov slúžia rôznymi spôsobmi. Buď indikujú výskyt živočícha (druh), alebo slúžia na identifikovanie šelmy, ktorá ju ulovila (spôsob usmrtenia, stopy zubov na kostiach...) Často však určujú miesto kolízie s dopravou.
- maskovacími technikami a metódou „posledky“ bolo vykonávané priame pozorovanie živočíchov, ktoré dodáva celkovú predstavu o fungovaní jednotlivých druhov v danej lokalite. Tiež pomáha určovať intenzitu migrácií a zároveň môže odhaliť aj konkrétne migračné správanie jedinca či druhu.

Použitie fotopascí (automatických kamier s prísvitom) je metóda, ktorá zabezpečuje detailnejšie pozorovanie a záznamu vytipovaného koridoru, alebo migračnej trasy. Umiestnenie fotopasce vychádza zo stopárskych pozorovaní a pokrýva potreby sledovania konkrétnych živočíšnych druhov. Informácie získané týmto spôsobom fotograficky dokumentujú živočíšne druhy, odhaľuje správanie na lokalite aj veľkosť migračného tlaku živočíšnych druhov.

Spolu bolo stopovaním v transektoch prejdenných takmer 500 km a bolo osadených celkovo 12 fotopascí, ktoré dohromady pracovali viac ako 3 000 fotopasco dní a urobili takmer 7 500 jedinečných záznamov živočíchov.

Zber údajov o živočíchoch kategórie D prebiehal metódou líniových transektov s dokumentáciou a determináciou priamo v teréne. Monitoring obojživelníkov sa vykonával v období od februára do júna v závislosti na biotope a mapovaných druhoch. V prípade väčšiny rodov (rosnička, hrabavka, ropucha a hnedé skokany, mloky) je monitoring sezónne zameraný predovšetkým na jarné obdobie. Ide o obdobie rozmnožovania, nakoľko sa vo vode nezdržiavajú celoročne. Použili sa štandardné metódy terénneho prieskumu, pričom sme dôraz kládol na determináciu priamo v teréne a aj podľa fotodokumentácie. Niektoré nejednoznačné druhy boli v nevyhnutných prípadoch odchytávané (znaky na bruchu, metrické rozdiely na končatinách a pod.) a následne po determinácii druhu ihneď vrátené do prostredia. Väčšina druhov však bola len dokumentovaná fotosnímkami, čo plne postačilo na identifikáciu i dokladovanie výskytu. Tieto typy zberu údajov sa metodicky dajú rozdeliť na priame a nepriame. Priame metódy znamenajú optickú determináciu druhu a zaznamenáva sa tiež počet jedincov. Okrem priamych pozorovaní sa realizoval aj odchyt jedincov pomocou podberáku. Odchyt je realizovaný pravidelným prechytávaním sledovaných lokalít z brehu či prechádzaním vodných plôch. Terénny prieskum, najmä spôsob determinácie, odchytu a fotodokumentácie lariev obojživelníkov sa vykonával štandardnými metódami. Nepriamy monitoring sa realizuje sledovaním hlasových prejavov (zaznamenáme iba samce) a počítaním zhlukov vajíčok (zistíme iba počet prítomných samíc). Prieskum vtákov a netopierov prebiehal štandardnou metódou bodového alebo líniového transektu. Prieskum bol zameraný na významné druhy z hľadiska indikácie kvality územia, ale pre zhodnotenie ornitocenózy sa zaznamenávali všetky pozorované druhy, teda aj bežné a všeobecne rozšírené druhy. Údaje boli

získavané fyzickou identifikáciou druhov vizuálne, detekciou akustických prejavov a analýzou sekundárnych prejavov a artefaktov (perie, trus, hniezdo a pod).

Na zistenie prezencie alebo absencie netopierov boli použité metódy výskumu, ktoré korešpondujú so základnými postupmi výskumu netopierov. Detektoring (nahrávanie) netopierov sa uskutočnil ako terénny prieskum pešou líniovou vychádzkou do záujmového územia metódou „per pedes“ resp. automobilovým presunom na monitorovacie lokality.

Posúdenie miery adaptácie infraštruktúrneho projektu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto bolo spracované v zmysle Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, ktorá vychádza zo Stratégie Európy 2020. Metodika hodnotenia vychádza z dokumentu Metodická príručka posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava spracovanej Výskumným ústavom dopravným, a.s., (Ondrejka a kol., 2018). Posudzovanie investičného zámeru z hľadiska rizík spojených so zmenou klímy bolo realizované prostredníctvom čiastkových krokov, ktoré reprezentujú jednotlivé moduly :

- Modul 1. Analýza citlivosti infraštruktúrneho projektu na prírodné riziká súvisiace so zmenou klímy - Základným cieľom analýzy citlivosti projektu je určenie:
 - prírodných rizík súvisiacich so zmenou klímy, na ktoré je projekt citlivý,
 - potenciálnych dopadov pôsobenia týchto prírodných rizík na infraštruktúrnú stavbu, t.j. na jej konštrukciu a prevádzku,
 - prahových hodnôt odolnosti projektu a jeho rezerv vzhľadom na predpokladanú úroveň pôsobenia rizikových faktorov prírodných rizík súvisiacich so zmenou klímy,
 - definovanie špecifických požiadaviek na detailnejšie posudzovanie citlivosti projektu v ďalšej etape životného cyklu projektu, resp. v ďalšom kroku posudzovania zraniteľnosti a rizík projektu.
- Modul 2: Analýza expozície infraštruktúrneho projektu prírodným rizikám súvisiacich so zmenou klímy - Základným cieľom analýzy expozície projektu je:
 - určiť súčasnú a predpokladanú úroveň pôsobenia rizikových faktorov prírodných rizík na území, v ktorom je infraštruktúrna stavba realizovaná (t.j. frekvencia a intenzita),
 - preveriť, ktoré úseky infraštruktúrnej stavby vrátane jednotlivých objektov budú vystavené pôsobeniu rizikových faktorov prírodných rizík danej úrovne.
- Modul 3: Posúdenie zraniteľnosti infraštruktúrneho projektu z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy - Zraniteľnosť projektu na zmenu klímy predstavuje mieru, do akej je systém náchylný alebo neschopný zvládnuť určitú úroveň rizikových faktorov prírodných rizík očakávanú v dôsledku zmeny klímy. Zraniteľnosť infraštruktúry možno v tomto význame definovať ako funkciu:
 - charakteru, intenzity a rýchlosti zmeny klimatických podmienok a súčasne úrovne rizikových faktorov, ktorým bude infraštruktúrna stavba v dôsledku zmeny klímy potenciálne vystavená,
 - citlivosti infraštruktúry k zmene úrovne rizikových faktorov prírodných rizík v dôsledku zmeny klímy,
 - dimenzovanej odolnosti infraštruktúrnej stavby na absorbovanie akýchkoľvek negatívnych dôsledkov zmeny klímy, resp. očakávanej úrovne rizikových faktorov prírodných rizík.
- Modul 4: Posúdenie rizík infraštruktúrneho projektu súvisiacich so zmenou klímy - Proces posudzovania rizika pozostáva z troch základných, navzájom sa prelínajúcich čiastkových krokov:
 - Identifikácia rizík - proces určovania rizikových činiteľov ovplyvňujúcich úspech projektu
 - Analýza rizík - pochopenie povahy rizika a určenie úrovne rizika
 - Hodnotenie rizík - určenie hranice akceptovateľnosti rizika
- Modul 5 : Identifikácia adaptačných opatrení - Základným cieľom identifikácie adaptačných opatrení je v nadväznosti na výsledky posudzovania rizík projektu súvisiacich so zmenou klímy zhromaždenie súboru všetkých potenciálnych adaptačných možností umožňujúcich zníženie výslednej miery rizík projektu na akceptovateľnú úroveň. Identifikácia adaptačných opatrení sa teda realizuje v prípade, ak boli riziká projektu súvisiace so zmenou klímy vyhodnotené ako neakceptovateľné z hľadiska závažnosti dôsledkov, ktoré spôsobia v priebehu životnosti, resp. počas prevádzky infraštruktúrnej stavby.

Exhalačná štúdia zisťovala a hodnotila príspevok predpokladaných priemerných ročných koncentrácií znečisťujúcich látok z dopravy po navrhovanej komunikácii v bezprostredne dotknutom území.

Metodika mapovania biotopov spočívala v predvýbere (v mapových podkladoch (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, DOPRAVOPROJEKT a. s., 2023) boli špecifikované všetky štruktúry, ktorými trasa D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto prechádza a ktoré majú znaky prirodzených štruktúr, resp. štruktúr s prirodzenými spoločenstvami (potoky a rieky, lúky, úvozy, svahy, drevinové pásy a štruktúry, lesné porasty a porasty drevín charakteru lesa), ktoré boli následne v teréne preverené a vyhodnotené z hľadiska reálneho výskytu biotopov európskeho alebo národného významu. Podkladom pre spracovanie elaborátu boli metodické listy „Mapovanie lesných biotopov“ (ŠOP SR, jún 2013) a „Metodika mapovania nelesných biotopov“ (ŠOP SR, január 2014), ako aj Katalóg biotopov Slovenska (Stanová, Valachovič, 2002).

Hluková štúdia je spracovaná v zmysle technických podmienok Ministerstva dopravy SR, ktoré stanovilo postupy, ktoré sa používajú pri tvorbe hlukových štúdií cestných komunikácií (TP 066 Stanovenie hlukovej záťaže spôsobovanej dopravou po cestných komunikáciách, MDV SR, 2021). Hluková záťaž v okolí CK sa určila predikciou (určila sa výpočtom hodnôt určujúcej veličiny, $L_{Aeq,T}$ pre stanovené referenčné intervaly v požadovaných miestach hodnotenia). Výpočtom boli stanovené hodnoty určujúcej veličiny vo viacerých miestach alebo na dostatočne veľkej ploche dotknutého územia (určila sa plošná hluková záťaž a spracovala sa hluková mapa) v okolí sledovanej cesty. Počet miest výpočtu, resp. výpočtový raster bolo potrebné zvoliť s ohľadom na veľkosť posudzovanej plochy a požadovanú presnosť stanovenia hodnôt určujúcej veličiny. Výška bodov rastra nad úrovňou terénu sa volila s ohľadom na požiadavky stanovenia hlukovej záťaže. Bežne sa volí výška 1,5 m alebo 4 m nad terénom. V prípade, ak posudzované miesta sú v iných výškach (napr. pred oknami chránených miestností obytných budov), volí sa výška miest výpočtu aj v iných výškach. V prípade, ak je to potrebné, môže sa výpočtový raster zvoliť aj vo vertikálnej alebo inej rovine s ohľadom na pôdorysnú rovinu priemetu cesty. Výsledky výpočtu plošnej hlukovej záťaže sa znázornili vo forme izofón, prípadne formou farebne odlíšených pásiem s vhodne zvoleným intervalom hodnôt sledovanej veličiny (obvykle sa používal interval 1 dB alebo 5 dB). K takto vypracovanému grafickému výstupu musí byť pripojená legenda, ktorá udáva priradenie vypočítaných hodnôt k farebnému zobrazeniu a informácia o výške nad terénom, pre ktorú je plošná hluková záťaž zobrazená. Stanovenie hlukovej záťaže, vypracovanie hlukovej mapy v okolí CK, spôsobenej cestnou dopravou, výpočtom pri využívaní matematického modelovania sa robilo postupom podľa NMPB Route 96 (Nouvelle Méthode de Pervison du Bruit des Routes) s adaptáciou pre použitie v SR. Týmto postupom sa vypočítali hodnoty L_{Aeq} (určujúcej veličiny popisujúcej hlukovú záťaž z cestnej dopravy) v bodoch zvoleného rastra.

Výpočet bolo potrebné realizovať pri použití modelu územia (na ploche ktorého sa počítajú hodnoty určujúcej veličiny), ktorý umožňuje výpočet priestorového šírenia zvuku aj so zohľadnením výšky prekážok na ceste šírenia zvuku. Výpočet je odporúčané realizovať na modeli, ktorý je vytvorený z geometrických údajov určených s presnosťou 0,5 m. V závislosti od požiadaviek a účelu použitia, určenej hlukovej záťaže predikciou, je možné použiť aj model, ktorý je vytvorený s presnosťou menšou ako je 0,5 m (napr. 1 až 2 m pre stanovenie morfológie terénu a 0,5 m na stanovenie prekážok na ceste šírenia zvuku).

Vytvorený model územia v okolí jestvujúcich CK bolo potrebné overiť verifikačnými alebo kalibračnými meraniami. V prípade stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže spôsobenej navrhovanou CK je možné verifikačné merania, na overenie šírenia zvuku v sledovanom území navrhovanej CK, vykonať v miestach jej napojenia na existujúce CK alebo pomocou náhradného zdroja zvuku. V prípade, ak nie je možné kalibračné merania vykonať, je potrebné podrobne popísať zdrojové emisné údaje použité pri výpočte pre jednotlivé úseky sledovanej CK, popísať použitý model územia v okolí CK (vrátane protihlukových opatrení, PHS, PHC, zemné valy a pod.) tak, aby bolo možné po uvedení CK do prevádzky výpočet overiť meraním.

Pre potreby hodnotenia zdravotných rizík bola použitá príslušná vyhláška MZ SR č. 233/2014 Z. z.. Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie pre navrhovanú zmenu činnosti bolo vypracované v súlade s vyhláškou MZ SR č. 233/2014 Z. z. v nasledovných krokoch a to: skríning, stanovenie rozsahu hodnotenia vplyvov, hodnotenie zdravotného rizika, odporúčania a návrh monitorovania. Predložené hodnotenie bolo vykonané na základe údajov získaných od objednávateľa a ďalších relevantných materiálov. Podľa § 2 uvedenej vyhlášky MZ SR č. 233/2014 Z. z. bol v hodnotení vykonaný skríning. Hodnotili sa všetky dostupné informácie od objednávateľa o navrhovanej činnosti z hľadiska jeho vplyvu na zdravie obyvateľov. Výsledkom vyhodnotenia bolo v súlade s vyhláškou MZ SR č. 233/2014 Z. z. odporúčenie vykonať pre hodnotenú činnosť a technológiu maximálne HIA na základe všetkých informácií a údajov, ktoré sú dostupné. Na základe skríningu boli pre dotknutých obyvateľov identifikované potenciálne vplyvy. Hodnotenie zdravotných rizík zo životného prostredia vychádzalo z modelových výpočtov a hodnotení a odborných posudkov. Nasledovným krokom HIA podľa § 3 vyhlášky č. 233/2014 Z. z. bolo stanovenie rozsahu hodnotenia vplyvov, ktorým boli určené prioritné oblasti na vyhodnotenie miery zdravotného rizika pre navrhovaný zámer stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ vo variantnom riešení V1. Súčasťou stanovenia rozsahu bolo aj posúdenie základných demografických údajov, súčasného zdravotného stavu dotknutej populácie, životného prostredia a posudzovaného návrhu.

Z hľadiska úplnosti vstupných informácií, tak tie sú zhodnotené v rámci kapitoly III. tohto odborného posudku.

VII. Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia

Navrhované technické riešenie spĺňa požiadavky na prevádzky obdobného charakteru podľa platných všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem. Navrhovaná zmena činnosti by mala byť prevádzkovaná v súlade s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi a po realizácii navrhovaných opatrení nebude mať významný negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Na základe celkového posúdenia predpokladaných vplyvov realizácie navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie, možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti je realizovateľná za akceptovateľných vplyvov na životné prostredie v navrhovanom realizačnom variante.

Navrhované opatrenia a podmienky na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a uskutočnenie navrhovaného monitoringu pre obdobie pred výstavbou, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej zmeny činnosti a realizovanie navrhovanej kontroly dodržiavania stanovených podmienok zabezpečia vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia. Uvedené sa týka aj navrhovaných protihlukových opatrení z pohľadu ochrany obyvateľstva a jeho zdravia, resp. z pohľadu faktorov pohody a kvality života človeka.

Požiadavka na realizáciu povrchových vrstiev vozovky s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu (vrstva z asfaltového koberca drenážneho (PA podľa STN EN 13108-7)) má síce najlepšie akustické vlastnosti, ale zároveň je nevhodná na použitie na mostoch a je potrebná zvýšená údržba počas prevádzky. S ohľadom na zvýšené množstvo vzduchových pórov v tejto vrstve, nie je táto vrstva nepriepustná, čím sa stáva nevyhovujúcou pre použitie na moste (na mostoch asfaltové vrstvy tvoria nielen vozovku, ale zároveň aj izolačné súvrstvie). Mimoriadne náročné je následne aj odvodnenie takejto vrstvy, kde odvodňovacie zariadenia musia byť umiestnené na úroveň nižšej vrstvy, čo je opäť nevhodné riešenie na mostné objekty. Z uvedených dôvodov je v celom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, vrátane mostných objektov navrhnuté asfaltové súvrstvie s obrusnou vrstvou z asfaltového koberca mastixového (SMA podľa STN EN 13108-5). Vrstva SMA je bez obmedzenia použiteľná ako na mostoch, tak aj na zemnom telese a zároveň vykazuje lepšie akustické vlastnosti oproti asfaltovým betónom. Technické riešenie vozoviek na mostných objektoch je navrhnuté v súlade s technickými

normami (STN 73 6242) a katalógovými listami vozoviek na mostoch KLVM 1/2010, ktoré platia v SR. V zmysle projektovej dokumentácie stavby sa na stavebných objektoch mostov navrhujú mostné závery s úpravou na zníženie hlučnosti.

VIII. Varianty riešenia navrhovanej činnosti

V rámci správy o hodnotení je navrhovaný jeden realizačný variant (Variant 1) a posúdený je aj stav, ak by sa navrhovaná zmena činnosti nerealizovala. Popis realizačného variantu je uvedený v rámci kapitoly II. Základné informácie tohto odborného posudku.

V súlade s Rozsahom hodnotenia č. 7120/2021-6.6/ac-RH zo dňa 19. 08. 2021 sa na podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej zmeny činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ určili nasledujúce varianty:

➤ Nulový variant (stav bez realizácie navrhovanej zmeny činnosti)

Nulový variant popisuje vývoj súčasného stavu, v prípade, že by sa nerealizovala navrhovaná stavba. Predstavuje existujúcu cestnú sieť s už schváleným a plánovaným územným rozvojom, ktorá je udržiavaná bez zásadných investičných úprav. Ide o cestu I/11 a slepé cesty III. triedy, ktoré slúžia k obsluhu okolitých obcí a ich napojenie na cestu I/11, ktorá je ich jedinou spojnicou so zvyškom cestnej siete.

Nulový variant (Variant 0)

Nulový variant predstavuje stav, aký by nastal, ak by sa navrhovaná investícia nerealizovala. Cesta I/11 je cesta I. triedy v trase Svrčinovec, štátna hranica - Čadca - Žilina. Jej celková dĺžka je 37 km a je súčasťou medzinárodnej trasy E75. Na území Slovenska začína na hraničnom priechode Svrčinovec ako pokračovanie českej I/11, odkiaľ vedie juhovýchodným smerom do obce Svrčinovec s mimoúrovňovou križovatkou s diaľnicou D3. Zároveň, južne od obce Svrčinovec, sa pripája cesta I/12. Cesta I/11 ďalej pokračuje na juh popri Čierňanke, ku križovatke s cestami do Čadečky a Podzávozu, prechádza intravilánom mesta Čadca. Tu odbočuje cesta II/487 a po vnútornom obchvate mesta súbežne so železničnou traťou č. 127 pokračuje do mestskej časti Horelica. Následne cesta prebieha údolím Kysuce najprv vo východnom smere až k odbočke do obce Oščadnica, potom vedie severojužným smerom okrajom mesta Krásno nad Kysucou, kde odbočuje cesta II/520. Prechádza do okresu Kysucké Nové Mesto, kde odbočuje cesta do obce Dunajov a cesta do Krásna nad Kysucou a obce Ochodnica. Ďalej pokračuje okrajom intravilánu obce Kysucký Lieskovec s odbočkou do obce Lodno a Povina a prechádza územím mesta Kysucké Nové Mesto. Na križovatke s cestami III. triedy (do Kysuckého Nového Mesta a Radole) sa stáča viac na juhozápad, obchádza Oškerdu a vchádza na územie okresu Žilina. Potom vedie územím mesta Žilina, na úseku medzi železničným nadjazdom (pri železničnej zastávke Brodno) a Budatínom je vedená v štyroch prúdoch. V Brodne je umožnený nájazd na D3 v smere Hričovské Podhradie. V Budatíne z nej odbočuje cesta II/507 a vzápätí cesta II/583. Napokon prekonáva mostom rieku Váh a v Žiline sa napája na mestský okruh I/60. Cesta I. triedy I/11 je smerovo nerozdelená v šírkovom usporiadaní C11,5. Cesta I/11 je označená kilometrami v smere od severu na juh, začína cca v km 405,600 a končí cca v km 442,300 pri napojení na mestský okruh I/60 v Žiline. Úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto zodpovedá úsek medzi staničením cesty I/11 km cca 440,700 až km cca 430,000.

Súčasťou cestného ťahu je cesta I/11a, ktorú tvorí polovičný profil diaľnice D3 v úseku medzi výjazdom Čadca, Bukov a Oščadnicou, vrátane tunela Horelica. Celková dĺžka úseku diaľnice D3 je 4,851 km.

Cesta I/11b je pôvodná trasa cez centrum Čadce, ktorá vznikla po presunutí cesty I/11 na vnútorný obchvat mesta. Začína na križovatke s I/11, prekračuje Kysucu, pokračuje okolo Mestského domu a končí na kruhovom objazde pod sídliskom Žarec, kde sa znova napája na I/11. Celková dĺžka je 0,987 km.

Cesta I/11 je pre nákladnú dopravu spoplatnená.

V úseku cesty I/11 v ckm cca 440,700 - 430,000, ktorý zodpovedá približne navrhovanému úseku diaľnice D3, sa podľa Cestnej databanky (CDB) na ceste I/11 nachádzajú nasledujúce mostné objekty:

Mosty						
IČ	Názov	Dĺžka premostenia v m	Voľná šírka mosta v m	Stavebno-technický stav	Druh konštrukcie	Materiál konštrukcie
M115	11_228 Most cez Povinský potok v obci Povina	9,12	14,5	Bezchybný	dosková	prefabrikovaný železobetón
M349	11_229 Most cez Vadičovský potok v obci Radoľa	15,4	12,25	Veľmi zlý	dosková	prefabrikovaný predpätý betón
M309	11_230 Most cez potok Snežnica v obci Oškerda	10,84	12,92	Uspokojivý	dosková	prefabrikovaný predpätý betón
M309	11_230 Most cez potok Snežnica v obci Oškerda	10,84	12,92	Uspokojivý	dosková	prefabrikovaný predpätý betón
M4326	Most nad železnicou pred obcou Brodno	59,9	13,5	Zlý	trámová	prefabrikovaný predpätý betón
M3188	Most cez Brodňanský potok	13,55	12,4	Dobrý	dosková	prefabrikovaný predpätý betón

V zodpovedajúcom úseku cesty I/11 sa nenachádzajú žiadne podjazdy. V predmetnom úseku cesty I/11 sú evidované nasledujúce objekty priepustov:

Priepusty							
IČ	Kilometrické stanič. zač. objektu v km	Druh objektu	Tvar priepustu	Materiál priepustu	Dĺžka - priepustu	Svetlosť A	Svetlosť B
P11549	430,018	Priepust	rúrový	betónový	19	1	údaj neznámy
P11550	430,071	Priepust	rúrový	betónový	17	1	údaj neznámy
P11551	430,509	Priepust	rúrový	betónový	17	0,8	údaj neznámy
P11552	430,734	Priepust	rúrový	betónový	17	0,8	údaj neznámy
P11553	431,348	Priepust	rúrový	betónový	15	0,8	údaj neznámy
P11554	431,843	Priepust	rúrový	betónový	20	0,8	údaj neznámy
P11565	432,514	Priepust	rúrový	betónový	16	0,8	údaj neznámy
P11566	432,734	Priepust	rúrový	betónový	16	0,8	údaj neznámy
P11567	432,953	Priepust	rúrový	betónový	16	0,8	údaj neznámy
P11568	433,161	Priepust	rúrový	betónový	16	0,8	údaj neznámy
P11569	433,241	Priepust	rúrový	betónový	15	1	údaj neznámy
P11570	433,565	Priepust	rúrový	betónový	17	0,8	údaj neznámy
P11571	433,742	Priepust	rúrový	betónový	17	0,8	údaj neznámy
P11572	433,789	Priepust	rúrový	betónový	24	0,8	údaj neznámy
P11573	433,875	Priepust	rúrový	betónový	29	0,8	údaj neznámy
P11555	434,531	Priepust	rúrový	betónový	14	1	údaj neznámy
P11556	434,808	Priepust	rúrový	betónový	13	1	údaj neznámy
P11557	435,066	Priepust	rúrový	betónový	13	1	údaj neznámy
P11558	435,231	Priepust	rúrový	betónový	12	0,4	údaj neznámy
P11559	435,489	Priepust	rámový	kamenný	10	1,9	1,9
P11560	436,115	Priepust	rúrový	betónový	12	1	údaj neznámy
P11561	436,316	Priepust	rúrový	betónový	14	1	údaj neznámy
P11562	436,618	Priepust	rúrový	betónový	13	1	údaj neznámy
P11563	436,717	Priepust	rúrový	betónový	12	1	údaj neznámy
P11564	437,127	Priepust	rúrový	betónový	14	0,8	údaj neznámy
P12197	437,832	Priepust	rúrový	železobetónový	10	1,5	1,5
P12198	437,950	Priepust	rúrový	železobetónový	10	0,8	0,8
P30596	438,445	Priepust	neznámy	neznámy	údaj neznámy	0	údaj neznámy
P80204	440,920	Priepust	rúrový	oceľový	údaj neznámy	0,8	0,8

Cesta I/11 križuje železničnú trať č. 127 v ckm cca 438,5 mimoúrovňovo. Na ceste I/11 sa nachádzajú aj oporné a zárubné múry v nasledujúcich úsekoch:

Oporné a zárubné múry				
Druh objektu	Kilometrické stanič. zač. objektu v km	Kilometrické stanič. konca objektu v km	Materiál objektu	Umiestnenie objektu*
oporný múr	439,308	439,338	prostý betón	vpravo
oporný múr	439,051	439,138	železobetón + prefabrikát	vpravo
oporný múr	435,601	435,647	železobetón + prefabrikát	vpravo
zárubný múr	435,338	435,429	železobetón + prefabrikát	vľavo
oporný múr	435,243	435,350	prostý betón	vpravo
zárubný múr	435,075	435,200	železobetón + prefabrikát	vľavo
oporný múr	434,544	434,646	železobetón + prefabrikát	vľavo
oporný múr	433,022	433,108	prostý betón	vpravo
zárubný múr	432,820	432,856	kamenné murivo	vľavo
zárubný múr	432,599	432,713	kamenné murivo	vľavo
zárubný múr	430,545	430,617	kamenné murivo	vľavo
zárubný múr	430,096	430,158	kamenné murivo	vľavo

* V smere staničenia cesty I/11 (t.j. proti smeru staničenia diaľnice D3)

Ochrana obyvateľstva pred nadmerným hlukom na existujúcej ceste I/11 je riešená objektami protihlukových stien.

Protihlukové steny				
Druh objektu	Kilometrické stanič. zač. objektu v km	Kilometrické stanič. konca objektu v km	Materiál objektu	Umiestnenie objektu*
protihluková stena	436,794	437,093	železobetón + prefabrikát	vľavo
protihluková stena	436,126	436,419	železobetón + prefabrikát	vľavo

* V smere staničenia cesty I/11 (t.j. proti smeru staničenia diaľnice D3)

V súčasnosti sa celá doprava realizuje na ceste I/11, ktorá je zároveň cestou s medzinárodným významom E75. Ostatné sčítanie dopravy prebehlo v roku 2022 a podľa údajov z Cestnej databanky sa na ceste I/11 realizuje nasledovný objem dopravy:

RPDI 2023							
cesta	sč. úsek	od	do	T	O	M	spolu
I/11	90309	Žilina	kri. s III/2055 v Oškerde	5228	17640	109	22977
I/11	90308	kr. s III/2055 v Oškerde	zač. intr. KNM	5690	19035	75	24800
I/11 intr.	90292	zač. intr. KNM	kr.s III/2054, III/2052	4629	17347	61	22037
I/11 intr.	90291	kr. s III/2054, III/2052	kri III/2053, koniec intr. KNM	4877	10817	99	15793
I/11	90290	Kr. III/2053, koniec intr. KNM	kri. s III/2051 Kysucký Lieskovec	3917	12238	17	16172

T - ťažká doprava, O - osobná doprava, M - motocykle

Cestnú sieť, ktorá zabezpečuje obsluhu dotknutého územia dopĺňajú cesty III. triedy :

- Cesta III/2050, má cca 3 km a vedie cez Ochodnicu, napája sa na cestu I/11,
- Cesta III/2051 má viac ako 4 km a vedie cez Lodno, Kysucký Lieskovec a napája sa na cestu I/11,
- Cesta III/2052 má cca 6 km, vedie cez Nesluša a končí v križovatke ciest III/2095, III/2053 a III/2054,
- Cesta III/2053 začína na ceste I/11 má cca 2 km, vedie cez Kysucké Nové Mesto a končí v križovatke ciest III/2052, III/2095 a III/2054,
- Cesta III/2054 začína na ceste I/11 má vyše 11 km vedie cez Radoľu, Pažite, Dolný Vadičov a Horný Vadičov,
- Cesta III/2055 vedie cez Snežnicu, ďalej vedie cez Oškerdu a končí na ceste I/11,
- Cesta III/2058 má cca 7,5 km a vedie cez Rudinu, končí na ceste III/2095,
- Cesta III/2095 má takmer 6 km, vedie z Rudinky cez Rudinu a v Kysuckom Novom Meste sa spája v križovatke ciest III/2052, III/2053 a III/2054.

➤ **Variant uvedený v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti (2021) - Variant 1**

Variant uvedený v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti predstavuje návrh technického riešenia, ktorý vychádza z vypracovanej projektovej dokumentácie na stavebné povolenie pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (GEOCONSULT, spol. s r.o., 2007 - 2011). Variant ďalej zohľadňuje nasledujúce skutočnosti:

- Niektoré stavebné objekty z úseku stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto boli zrealizované v súvislosti s výstavbou predchádzajúceho úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) pre potreby sprevádzkovania tunela Považský Chlmec ako dočasné napojenie diaľnice D3 na cestu I/11. Úsek D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec bol uvedený do prevádzky v roku 2017.
- Z dôvodu potreby napojenia priemyselnej zóny v Kysuckom Novom Meste a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov Kysuckého Nového Mesta je výstavba diaľničného privádzča v Kysuckom Novom Meste vedená ako samostatná investičná akcia a privádzča Kysucké Nové Mesto je v súčasnosti (október 2023) vo výstavbe.
- Zložité hydrogeologické podmienky pre výstavbu tunelového variantu a technicky veľmi náročné riešenie v úseku km 16,880 - 19,280 v Kysuckom Novom Meste viedli k zmene technického riešenia stavby na povrchové formou estakády.
- Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020) identifikovala v území migračné profily jednotlivých skupín živočíchov a navrhla opatrenia, ktoré sa premietli do návrhu technického riešenia stavby v podobe úprav niektorých objektov mostov, návrhu ekoduktu a ďalších opatrení na prevedenie a usmernenie migračného tlaku v identifikovaných koridoroch. Návrh navyše technicky vyriešil preložku cesty I/11 v lokalite PP Kysucká brána bez zásahu do samotného chráneného územia.

Uvedené skutočnosti sa premietli do návrhu technického riešenia stavby diaľnice D3, ktorý bol na podklade Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti modifikovaný o podmienky Rozsahu hodnotenia a závery z environmentálnych prieskumov a štúdií, rozpracovaný v aktuálnej dokumentácii na stavebné povolenie (Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) a je predmetom posudzovania správy o hodnotení ako Variant 1 (základné informácie o Variante 1 uvedené na str. 32 tohto odborného posudku).

Pri porovnaní navrhovaného realizačného variantu s nulovým variantom vo vzťahu ku obyvateľstvu je možné konštatovať, počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti budú prevažovať negatívne vplyvy, pričom počas jeho prevádzky bude mať viac pozitívnych vplyvov ako súčasný stav. Vo vzťahu k prírodnému prostrediu taktiež budú počas výstavby prevažovať negatívne vplyvy v prípade realizačného variantu, keďže ich intenzita bude vyššia ako je tomu v súčasnosti. V období prevádzky sú vplyvy na prírodné prostredie len mierne negatívne, neutrálne, alebo pozitívne (napr. migrácia). Z hľadiska urbánneho komplexu sa v období výstavby predpokladá negatívny vplyv vzhľadom na obmedzovanie dopravy aj pohybu chodcov a cyklistov a zvýšený pohyb ťažkej stavebnej techniky, pričom počas prevádzky sa očakávajú zväčša pozitívne vplyvy navrhovanej stavby. Medzi najvýznamnejšie pozitívne vplyvy navrhovaného realizačného variantu patria:

- zrýchlenie dopravy,
- prepojenie siete európskych diaľnic,
- skvalitnenie cestnej siete,
- lepšia dopravná využiteľnosť,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy,
- úspora času cestujúcich a pohonných hmôt,
- odvedenie tranzitnej dopravy na diaľnicu,
- zníženie intenzity ťažkej nákladnej dopravy v intravilánoch obcí, ktorými v súčasnosti prechádza cesta I/11,
- zvýšenie kvality životného prostredia a pohody obyvateľov,

- zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v obciach,
- zníženie hluku z dopravy v niektorých lokalitách pri ceste I/11,
- zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie v intravilánoch obcí, ktorými v súčasnosti prechádza cesta I/11,
- odkanalizovanie, ochrana vôd,
- zlepšenie podmienok pre migráciu predmetov ochrany v okolitých územiach európskeho významu výstavbou ekoduktu a úpravou objektov mostov,
- zabezpečenie opatrení podporujúcich využívanie migračných objektov, oplotenie diaľnice, oplotenie cesty I/11, výstražné dopravné značenie,
- ochranné opatrenia proti hluku pri zdroji hluku - PHS a sekundárne opatrenia na fasádach domov,
- odstránenie - likvidácia časti antropogénnych navážok z trasy diaľnice.

Medzi najvýznamnejšie negatívne vplyvy navrhovaného realizačného variantu patria:

- záber poľnohospodárskych pozemkov,
- záber lesných pozemkov,
- záber biotopov európskeho a národného významu a mokradí,
- výrub drevín,
- likvidácia vhodných biotopov pre výskyt a život rôznych skupín živočíchov,
- zásah do geologického prostredia,
- úprava vodných tokov z dôvodu ochrany technických prvkov stavby,
- odstránenie dočasného mostného objektu v obci Vranie,
- vizuálna a fyzická bariéra.

Na základe uvedeného považujem navrhovaný realizačný Variant 1 za realizovateľný a environmentálne prijateľný a odporúčam ho v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie schváliť, nakoľko možno konštatovať, že sa nepreukázal nesúlad navrhovanej zmeny činnosti s príslušnými ustanoveniami uvedených všeobecne záväzných právnych predpisov a že navrhovaná činnosť ako celok nebude mať závažný vplyv na životné prostredie nad mieru, ktorá je stanovená všeobecne záväznými právnymi predpismi v oblasti životného prostredia a zdravia obyvateľstva a to za predpokladu realizácie opatrení uvedených v kapitole „Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností“ tohto odborného posudku a za podmienky uskutočnenia navrhovaného monitoringu pre obdobie pred výstavbou, v priebehu výstavby a počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti a za podmienky realizovania navrhovanej kontroly dodržiavania stanovených podmienok.

IX. Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností

Na základe posúdenia kvality životného prostredia dotknutého územia a z výsledkov environmentálneho hodnotenia navrhovanej zmeny činnosti, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov, ako aj zhodnotenia navrhovaných opatrení minimalizujúcich predpokladané negatívne vplyvy na životné prostredie sa odporúčajú nasledovné podmienky a opatrenia pre prípravu, realizáciu, prevádzku navrhovanej zmeny činnosti, ako aj po jej ukončení:

❖ Územnoplánovacie opatrenia:

Územnoplánovacie opatrenia spočívajú v rešpektovaní záväzných častí ÚPN VÚC Žilinského kraja pri tvorbe územnoplánovacích dokumentácií jednotlivých miest a obcí a v zosúladiení jednotlivých funkcií územia tak, aby nedochádzalo ku konfliktom záujmov v rámci funkčného využívania krajiny. Pri plánovaní novej obytnej zástavby a rekreačných priestorov je z hľadiska umiestnenia diaľnice D3 žiaduce, aby boli rešpektované nielen ochranné pásma diaľnice, ale aj fakt, že umiestnenie diaľnice má vplyv na šírenie hluku z dopravy a pri nedostatočnej vzdialenosti obytnej zástavby nie je v niektorých

prípadoch možné zabezpečiť ochranu územia pred nadmerným vplyvom hluku podľa požadovaných hygienických limitov.

❖ **Technické a technologické opatrenia:**

Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu

- Pred výstavbou diaľnice D3 sa odporúčajú realizovať geologické diela (vrty) v tých miestach, kde ich nebolo možné z dôvodu neprístupnosti terénu realizovať v rámci doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu. Navrhovaný rozsah technických (vrtných) prác je nasledovný:
 - o pre stavebný objekt SO 228-00 geologické diela 228/12WL, 228/13WL, 228/14WLP, 228/15WL, 228/16WL, 228/25WL,
 - o pre stavebný objekt SO 230-00 geologické diela 230/12WLP, 230/14, 230/15WLP, 230/16, 230/17WLP, 230/18WLP, 230/19WL, 230/20, 230/21,
 - o pre stavebný objekt SO 233-00 geologické diela 233/4WLP, 233/5,
 - o pre stavebný objekt SO 247-00 geologické diela 247/6, 247/7WL, 247/14WLP
 - o pre stavebný objekt SO 237-00 geologické diela 237/3, 237/4WLP, 237/5WL, 237/6WLP, 237/7WL,
 - o pre stavebný objekt SO 248-00 geologické diela E/5WL, E/6WL.Pri realizácii vrtov 230/15WLP, 230/16, 230/17WLP, 230/18WLP, 230/19WL, 230/20, 230/21 (SO 230-00) nebude ovplyvnený vodný zdroj Rudina.
- Mostné objekty sa odporúčajú zakladať hĺbkovo na pilótach votknutých do paleogénneho a mezozoického podložia, pri zakladaní mostných objektov je potrebné rešpektovať výsledky hydrochemického zhodnotenia.
- Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať svahovým deformáciám v km 18,000 - 19,700 D3, ktoré sa nachádzajú v blízkom kontakte s trasou diaľnice a pri nevhodnom stavebnom zásahu by mohli byť reaktivizované.
- Na základe zhodnotenia inžinierskogeologických, geotechnických a hydrogeologických pomerov v trase diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto z realizovaných inžinierskogeologických prieskumov sa navrhuje realizovať geotechnický monitoring v náročných úsekoch s návrhom vysokých násypov a oporných múrov. Geotechnický monitoring sa bude realizovať v období pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky stavby v monitorovacích bodoch navrhnutých v Projekte geotechnického monitoringu (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP, 2023).
- K účinným opatreniam na ochranu horninového prostredia a reliéfu patrí aj racionálne využívanie zdrojov stavebných materiálov. Je potrebné koordinovať výstavbu nadväzujúcich úsekov diaľnice D3 tak, aby bolo možné využiť prebytočný materiál z výrubu tunela Horelica a výkopov na zabudovanie do násypov cestného telesa na posudzovanom úseku diaľnice D3. Ďalším využiteľným zdrojom stavebného materiálu je recyklácia materiálu z demolácií pred výstavbou.
- V prípade výskytu nelegálnych skládok TKO v trase diaľnice D3 sa bude postupovať v zmysle platnej legislatívy.
- Nevhodné zeminy sa odťazia a zneškodnia na skládke odpadov na nie nebezpečný odpad (SKNNO) - 17 05 04 Zemina a kamenivo, resp. 17 09 04 Zmiešaný stavebný odpad. Odpad kat. 17 01 01 Betón sa zrecykluje (materiálovo zhodnotí) oprávnenými spoločnosťami na zhodnocovanie stavebných odpadov.

Opatrenia na ochranu pracovníkov pred zvýšeným ožiarением z radónu

- Dodržať podmienky ochrany pracovníkov pred zvýšeným ožiarением prírodným ionizujúcim žiarením, ktoré definuje zákon č. 87/2018 Z. z. o radiačnej ochrane a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhláška MZ SR č. 98/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obmedzovaní ožiarения pracovníkov a obyvateľov z prírodných zdrojov ionizujúceho žiarenia.

Podľa § 127 zákona č. 87/2018 Z. z. vykonávanie činnosti na pracovisku s možným zvýšeným ožiarovaním z radónu, fyzická osoba - podnikateľ alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje pracovisko v podzemí, pracovisko, na ktorom sa čerpaním, zhromažďovaním alebo iným spôsobom nakladá s vodou z podzemných zdrojov alebo *pracovisko na území so zvýšeným výskytom radónu je povinná*

- a) zabezpečiť
 1. meranie na stanovenie efektívnej dávky pracovníka za kalendárny rok počas pobytu pracovníka na pracovisku, ak doba pobytu pracovníka na pracovisku prekročí 100 hodín za kalendárny rok,
 2. evidenciu výsledkov merania a stanovenia podľa prvého bodu,
 3. optimalizáciu radiačnej ochrany, ak efektívna dávka pracovníka za kalendárny rok počas pobytu na pracovisku prekročí 6 mSv,
 - b) oznamovať príslušnému regionálnemu úradu informácie o pracovisku,
 - c) zabezpečiť preukázateľné informovanie pracovníka o
 1. možnom zvýšení ožiarovania z radónu,
 2. výsledkoch merania a stanovenia podľa písmena a) prvého bodu,
 3. výsledkoch optimalizácie podľa písmena a) tretieho bodu,
 - d) predkladať príslušnému regionálnemu úradu informácie za kalendárny rok podľa písmena a) prvého a tretieho bodu a písmena b) najneskôr do konca marca nasledujúceho kalendárneho roka.
- Optimalizáciu radiačnej ochrany vo vnútornom ovzduší pracoviska vykonávať pomocou metód uvedených vo vyhláške MZ SR č. 98/2018 Z. z. po prekročení hodnoty efektívnej dávky pracovníka 6 mSv za kalendárny rok. Optimalizácia radiačnej ochrany po prekročení hodnoty efektívnej dávky pracovníka 6 mSv za kalendárny rok sa vykonáva základnými opatreniami, ktorými sú:
 - a) zmena používaných surovín,
 - b) zmena používanej technológie,
 - c) zmena spôsobu organizácie práce alebo režimu práce,
 - d) úprava pracoviska vrátane úpravy nútenej výmeny ovzdušia na pracovisku.Ak na pracovisku po vykonaní optimalizácie radiačnej ochrany môže dôjsť k prekročeniu efektívnej dávky (6 mSv/rok), stanoví sa efektívna dávka pracovníka osobným monitorovaním. Ak pracovník vykonáva prácu na viacerých pracoviskách, efektívne dávky pracovníka sa sčítavajú.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

- Pri hĺbení základov pre mostné objekty sa odporúča dotknuté objekty (VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto) zakladať v suchom období pri čo najnižšej hladine podzemnej vody (leto, jeseň).
- Vzhľadom na to, že ovplyvnenie VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto sa nedá úplne vylúčiť, sa odporúča dôsledné dodržiavanie navrhovaných opatrení:
 - počas výstavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto:
 - zariadenie staveniska a skládky nesituovať v tesnej blízkosti povrchových tokov, ani v ochrannom pásme II. stupňa vodárenského zdroja,
 - stavebné organizácie preukázateľne upozorniť na existenciu ochranného pásma vodárenského zdroja, a z toho vyplývajúce riziká i povinnosti pre pracovníkov stavby,
 - dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov, uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru. Manipuláciu s ropnými produktmi vykonávať mimo ochranného pásma vodárenského zdroja. V ochrannom pásme nevykonávať dopĺňanie pohonných hmôt, olejových náplní ani opravy vozidiel a mechanizmov,

- zabezpečiť technicko-organizačné preventívne opatrenia, vypracovať havarijný plán na predchádzanie havarijným situáciám a ich bezproblémové zvládnutie, realizovať opatrenia na ochranu vôd, vybudovať spevnené plochy, vodotesné vane a nádrže, zabezpečiť dostatočné množstvo sorpčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
 - odpadové vody z výroby betónu, zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky možno likvidovať len mimo ochranného pásma vodárenského zdroja v súlade s platnými predpismi,
 - splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách mimo územia ochranného pásma vodárenského zdroja a vyvážať na príslušnú ČOV,
 - kontrolovať dodržiavanie bežnej technologickej a pracovnej disciplíny, dbať aby nedochádzalo k únikom pohonných i stavebných hmôt,
 - dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby negatívny vplyv na okolité územie bol čo najmenší,
 - zvýšenú pozornosť je potrebné venovať aj ochrane vodných tokov v priebehu výstavby mostov a úpravy brehov a korýt tokov, kedy je zvýšené riziko novej kontaminácie vplyvom únikov pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov,
 - v ochrannom pásme vodárenského zdroja realizovať zemné práce v suchom období a v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu a kontaminácii podzemnej vody, výkopy zabezpečiť proti zosunutiu a budovať tak, aby boli v čo najkratšom čase zahrnuté,
 - pred a počas výstavby budú prebiehať monitorings povrchových a podzemných vôd, resp. ďalších zložiek životného prostredia podľa vypracovaného projektu monitoringu, ktoré sa budú v ročných intervaloch vyhodnocovať a podľa vývoja kvality vôd sa budú modifikovať intervaly sledovania a rozsah analýz.
- počas prevádzky diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto:
- pri ničení škodcov, buriny, chorôb rastlín vo vegetačných úpravách diaľnice D3 treba dodržať postup a výber chemických prostriedkov vhodný a povolený pre ochranné pásma vodárenských zdrojov,
 - diaľnica D3 bude v území ochranného pásma vodárenských zdrojov Rudina a Kysucké Nové Mesto odkanalizovaná spôsobom, ktorý zabezpečí ochranu vodárenského zdroja, vody z povrchového odtoku budú odvedené cez odlučovač ropných látok a retenčné nádrže do blízkeho vodného toku dostatočného prietoku,
 - pri vstupe diaľnice D3 do priestoru ochranného pásma vodárenského zdroja treba nainštalovať tabuľky s upozornením na existenciu ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Rudina a Kysucké Nové Mesto,
 - v blízkosti vodných tokov umiestniť zvodidlá,
 - dopravnými značkami znížiť riziko vzniku dopravných nehôd.
- Zrážkové vody z povrchu vozovky diaľnice D3 budú zachytávané vodotesnými rigolmi, z ktorých budú cez uličné vpusty ďalej odvádzané do cestnej kanalizácie.
 - Zrážkové vody z povrchu mostných objektov (súčasť mostu) budú odvádzané odvodňovacím potrubím, ktoré bude podľa sklonových pomerov ukončené z každej strany mostu za prechodovou doskou a prepojené do koncovej šachty navrhovanej kanalizácie.
 - Potrubie kanalizácie bude trasované v strednom deliacom pruhu vozovky, vo vzdialenosti 0,75 m vpravo od osi diaľnice D3 v smere staničenia.
 - Profily potrubia budú prispôbované kapacitnému prietoku a rýchlosti, a nivelete komunikácie. Smerové a výškové parametre navrhovanej komunikácie a mostné objekty budú deliť cestnú kanalizáciu na úseky tak, aby bol dosiahnutý gravitačný odtok zrážkových vôd kanalizáciou. Stokový systém bude zvedený vždy do najnižšieho miesta diaľnice D3, v ktorom budú

odvádzané vody čistené v odlučovači ropných látok, čím sa zabráni znečisteniu povrchových a podzemných vôd.

- Odvodnenie pláne bude riešené jej priečnym sklonom a pozdĺžnou drenážou zaústenou do vpustov a odvedenou do kanalizácie.
- Dažďové vody odvádzané kanalizačným potrubím budú pred vyústením do recipientov prečisťované v odlučovači ropných látok (konštrukcia a funkcia ORL musí byť v súlade s STN EN 858-1, 858-2). Odlučovače ropných látok budú vybavené automatickým uzáverom, ktorý zabezpečí uzavretie odtoku z ORL v prípade väčšej vrstvy ropných látok, ako povoľuje prevádzkový predpis zariadenia. ORL musia spĺňať parametre čistenia na výstupe zo zariadenia na hodnotu NEL < 0,5 mg.l⁻¹.
- Na kanalizačných stokách doplniť retenčné nádrže alebo potrubia, ktoré regulujú množstvá odvádzaných vyčistených zrážkových vôd do recipientu.
- Retenčné nádrže navrhnuť na zadržanie 30 % množstva zrážkových vôd z komunikácie diaľnice D3.
- Retenčné nádrže budú dimenzované na periodicitu dažďa P = 1,0 (1 ročný dážď) s kapacitnou rezervou 25 % a 30 min. dažďa a následne regulovaný odtok bude do príslušných recipientov podľa prevádzkového poriadku a vývoja klimatických a hydrologických pomerov.
- Materiál potrubia musí byť vodotesný, na ktorom budú vykonané skúšky vodotesnosti kanalizácie v zmysle STN EN 1610 - 756910, cieľom ktorej je preukázať nepriepustnosť stôk, aby sa zabránilo prenikaniu znečistených odpadových vôd do okolitého terénu, alebo prenikaniu podzemných vôd do stôk.
- Potrubie stôk bude svetlosti DN 300, 400, 500, 600, DN800 na základe požadovanej kapacity vypočítanej v zmysle STN 75 61 01 „Stokové siete a kanalizačné prípojky“ a STN EN 752-2 Bartoškovou metódou pre dážď v trvaní 15 min. s periodicitou p = 1,0 (p = 0,5 mostné objekty) ombrografická stanica Žilina.
- Uloženie potrubia vo výkopovej ryhe bude typizované, s minimálnym krytím 1,2 m pod niveletou komunikácie.
- Na vhodných miestach budú pravidelne rozmiestnené čistiace otvory (revízne šachty) pre prípad kontroly, čistenia, resp. nutnosti zásahu pri poruchách a pod. Tieto šachty budú umiestnené aj v miestach, kde dochádza k zmene smerových pomerov na stokách. Šachty navrhovať v typovom vyhotovení z prefabrikovaných betónových skruží.
- Odvodnenie komunikácie mimo mostu bude riešené cez uličné (cestné) vpusty, ktoré budú vyskladané z prefabrikovaných dielcov s otvorom pre odtokové potrubie, opatrené záchytným košom hrubých nečistôt a mrežovým poklopom triedy zaťaženia D400.
- Napojenie potrubia kanalizácie do vodného toku bude zrealizované cez typizovaný výustný objekt, ktorý musí byť upravený opevnením brehu a dna dlažbou z lomového kameňa do betónu v dĺžke 5 m nad a pod výustným objektom, a navyše + 2 m musí byť opevnené dno pod objektom z kamenej nahádzky.
- Kanalizácia diaľnice (mostu) musí byť vybudovaná v súlade s príslušnými STN a STN EN tak, aby zrážkové vody zo spevnených plôch komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platnej legislatívy.

Opatrenia na ochranu ovzdušia

- Pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov.
- Intenzitu znečistenia je možné minimalizovať opatreniami, ktoré sú charakterizované v prílohe č. 8 k vyhláške MŽP SR č. 248/2023 Z. z. o požiadavkách na stacionárne zdroje znečistenia (v prípade navrhovanej zmeny činnosti ide hlavne o požiadavky uvedené pre stavebnú činnosť (bod 1) a drvenie stavebných odpadov, odpadov z demolácií a materiálov používaných v

stavebníctve vrátane drvenia kameniva, nerastov a hornín (bod 2), ktoré sú uvedené v rámci časti Osobitné činnosti (špecifické požiadavky a podmienky na vykonávanie vybraných osobitných činností a tieto je potrebné uplatňovať v rámci navrhovanej zmeny činnosti. Dodržiavaním predpísaných opatrení bude zabezpečená ochrana ovzdušia a tým aj obyvateľstvo pred nepriaznivými vplyvmi počas výstavby diaľnice.

- Pre zlepšenie podmienok v blízkosti novovybudovanej diaľnice a za účelom zníženia prašnosti je potrebné a účelné ihneď po výstavbe diaľnice zatrávniť novovzniknuté svahy a zárezy telesa komunikácie a následne realizovať vegetačné úpravy, ktoré zahŕňajú výsadbu kríkovej a stromovej zelene. Vegetačné úpravy na svahoch komunikácie budú ochraňovať svahy pred eróziou a zároveň budú mať protierozijnú funkciu zachytávania prachu a ďalších škodlivín z dopravy.
- Plochy pod mostnými objektami po skončení výstavby nebudú nijako upravované, počíta sa s odstránením stavebných zvyškov a len zarovnaním terénu. Povrch nebude spevnený a bude zdrojom prašných emisií. V zastavanom území je potrebné tejto skutočnosti venovať pozornosť pri návrhu využitia územia v rámci územnoplánovacej dokumentácie a navrhnúť v týchto priestoroch funkčné využitie na šport a rekreáciu, ktorých súčasťou bude úprava povrchu.

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami

Hluk:

- Počas výstavby diaľnice D3:
 - hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7⁰⁰ - 21⁰⁰,
 - počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8⁰⁰ - 13⁰⁰,
 - stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať príslušné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.
 - zvoliť vhodnú organizáciu stavebnej dopravy spolu s prácami na stavenisku a vylúčiť práce v nočných hodinách, ako aj v dňoch pracovného voľna na základe Plánu organizácie výstavby. Plán organizácie výstavby je potrebné vypracovať a odsúhlasiť s jednotlivými dotknutými obcami. Navrhovateľ bude hladinu hluku monitorovať v zmysle navrhnutého Projektu monitoringu vplyvov na životné prostredie (časť PD M01, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023). V prípade prekročenia budú navrhnuté opatrenia. Ak sa obyvatelia budú sťažovať na nadmerný hluk počas výstavby, príslušný stavebný úrad v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva môže dať hlučnosť premerať. Sťažnosti obyvateľov rieši príslušný odbor životného prostredia. Zhotoviteľ prehodnotí hustotu dopravy a musí zabezpečiť vhodnejšiu organizáciu prác s cieľom zníženia hluku.
 - využívať budovanú trasu diaľnice D3 na postupnú výstavbu ďalších úsekov, budovať samostatné prístupové cesty k hlavným objektom stavby mimo obývané časti územia, čo najracionálnejšie určiť prepravné trasy s čo najkratšími vzdialenosťami a využívať modernú stavebnú technológiu a novšie typy nákladných automobilov, ktoré sú v porovnaní so staršími tichšie.
 - realizovať navrhovaný rozsah protihlukových opatrení.
 - maximalizovať účinok protihlukovej steny (inštalácia prídavného zariadenia, resp. využitie špeciálne pohltivé elementy v hornej hrane protihlukovej steny (napr. Fonocon Delta TOP). Prídavné zariadenie je ďalej potrebné použiť všade tam, ak by na mostných objektoch nebola použitá bariéra so súvislým pohltivým povrchom.
 - na stavebných objektoch mostov navrhovať mostné závery s protihlukovou úpravou.

- realizovať protihlukové opatrenia na budovách v rozsahu SO 312 (celkovo sa navrhuje výmena až 2 217 otvorov (okien, dverí)), kde sú vymenované potenciálne objekty pre prípadné sekundárne fasádne protihlukové opatrenia. Jedná sa o nasledujúce objekty:
 - V katastrálnom území Vranie - p. číslo: 1/29; 288/27A; 3/27; 2/50; 298/52; 234/46; 271/48; 207/2.
 - V katastrálnom území Brodno - p. č.: 361/1; 480/3; 54; 55/7; 467/9; 56/11; 57/13; 58; 59/17; 60; 61/21; 62; 63/25; 64; 65/29; 66/31; 67/33; 68/35; 69/37; 70/39; 71/41; 72/43; 73/45; 74/47; 75/49; 76/51; 77/53; 78; 79/57; 80/59; 81/61; 82/63; 83/65; 84/67; 85/69; 86/71; 87/73; 88/75; 89/77; 90/79; 91/81; 92/83; 33086; 32387; 31686; 45027; 12; 358/1; 13/78; 14; 488; 499/76; 15/74; 16; 17/70; 18/68; 19; 20/64; 21/62; 22/60; 23; 24/56; 25/54; 26/52; 27/50; 28/48; 29/46; 30/44; 31/42; 32; 33; 34/36; 35/34; 36; 37/30; 38/28; 39/26; 40/24; 41/22; 42/20; 43/18; 44/16; 465; 45/12; 491; 492; 46/10; 47/8; 48/6; 49/4; 50/2; 451/40A; 104/12; 109/15; 107.
 - V katastrálnom území Rudinka: p. č.: 3; 118; 76; 145.
 - V katastrálnom území Oškerda: p. č. 44961; 101; 98; 81; 84; 83; 116; 65; 156; 180; 77; 89; 82; 100; 58; 67; 59; 69; 87; 60; 61; 62; 80; 80(10/2); 63; 79; 178; 93; 121; 123; 73; 42; 41; 40; p.č. 254/3; 24; 23; 22; 19; 18; 17; 159; 14; 13; 12; 11; 78; 176; 3; 2; 1; 146; 124; 86; 152.
 - V katastrálnom území Kysucké Nové Mesto: p.č. 348; 380; 279; 133; 426; 207; 132; 131; 130; 129; 128; 127; 126; 125; 124; 99; 123; 122; 121; 120; 119; 397; 396; 102.
 - V katastrálnom území Budatínska Lehota: p.č. 1; 1391; 2; 194; 3; 161; 160; 159; 158; 157; 156; 155; 154; 153; 152; 247; 151; 150; 149; 148; 204; 164; 181; 144; 146; 185; 189; 145; 143; 137.
 - V katastrálnom území Povina: p.č. 1; 2; 4; 5; 264; 378; 6; 397; 312; 237; 334; 266; 234; 235; 238; 236; 341; 343; 371; 354; 271; 294; 7; 168; 300; 167; 162; 161; 10; 239; 8; 9; 18; 166; 240; 241; 305; 11.
 - V katastrálnom území Kysucký Lieskovec: p.č.1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 777.
- po vykonaní protihlukových opatrení na budovách bude nutné dodržať prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vnútornom prostredí budov podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.
- Počas prevádzky diaľnice D3:
 - Protihlukové opatrenia nesmú rušiť alebo iným negatívnym spôsobom ovplyvňovať rozhľadové pomery na cestnej komunikácii, prejazdoch a priechodoch. Ich návrh je možný úspešne zrealizovať tam, kde nebránia vjazdom a výjazdom k príslušným objektom.
 - V riešenom projekte stavby diaľnice D3 sa podľa priebehu izofón hluku predpokladá prekračovanie hluku v niekoľkých lokalitách, preto sa navrhuje realizácia protihlukových stien (viď tabuľka nižšie). Vlastné charakteristiky PHS musia mať jednočíselnú veličinu odrazu zvuku: $DL_{ri} > 6$ dB, v prípade priehľadných odrazivých panelov na mostoch s hodnotou $DL_{RI} < 1$ dB. Jednostranné pohltivé protihlukové steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DL_{si} > 29$ dB a obojstranné pohltivé steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DL_{si} > 28$ dB (nepriezvučnosť pohltivého elementu + stípa, teda celková nepriezvučnosť PHS) v zmysle STN EN 1793-6.
 - Účinnosť protihlukových stien bude preverená počas povýstavbového monitoringu.
 - realizovať merania zadefinované v Projekte monitoringu (časť PD M01, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023), pričom v rámci monitorovacej siete sa odporúča zväziť doplnenie aj meracieho bodu v obci Rudinka.

Vibrácie:

- Na minimalizáciu negatívnych dopadov technickej seizmicity z výstavby a prevádzky posudzovaného úseku diaľnice D3 na objekty a zdravie obyvateľov je potrebné obmedziť, alebo vylúčiť vplyv niektorých zdrojov vibrácií na objekty v okolí stavby diaľnice v závislosti na ich polohe.
- Pri zhutňovaní násypov a živičných povrchov diaľnice, križovatkových vetiev a ďalších upravovaných komunikácií súvisiacich so stavbou diaľnice, vrátane dočasných stavebných komunikácií, vo vzdialenostiach menších ako 12 m od obývaných domov je potrebné vylúčiť použitie vibračných zhutňovacích valcov.
- Pre používanie baranidiel a pilotážnych baranidiel na stavbe platia obmedzenia pre ich typovú nominálnu hodnotu energie úderov.
- Počas prevádzky diaľnice je potrebné pravidelne kontrolovať uzavretosť živičného povrchu a v prípade vzniku porúch ich neodkladne opravovať.

Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu

- Realizovať navrhované opatrenia pre vodné a polovodné druhy: vydra riečna, ryby (píľ vrchovský, hlaváč bielooplutvý, hlavátka podunajská), navrhované opatrenia pre vtáky (bocian čierny, tesár čierny, muchárik malý, včelár lesný, orol skalný, sokol sťahovavý, sova dlhochvostá, výr skalný, trasochvost horský) a navrhované opatrenia pre veľké šelmy (vlk dravý, rys ostrovid, medveď hnedý).
- V prípade druhov, u ktorých bol identifikovaný mierne pozitívny vplyv realizovať opatrenia na posilnenie a udržanie priaznivého dopadu.

Návrh opatrení v zmysle primeraného hodnotenia na udržanie a posilnenie priaznivého vplyvu na veľké šelmy:

- Zabezpečiť funkčné navádzanie živočíchov do objektu ekoduktu SO248 a mostu SO228 vrátane oplotenia preložky cesty I/11 s napojením na ekodukt SO248, a to nasledovne: z juhozápadného okraja ekoduktu viesť oplotenie k mostu SO 228 a napojiť ho na oplotenie kužeľového násypu objektu SO 228; doplniť oplotenie I/11 v úseku medzi juhovýchodným okrajom ekoduktu a PHS na I/11 pri obci, oplotenie I/11 napojiť na oplotenie ekoduktu; oplotenie na severozápadnom okraji ekoduktu zviest kolmo dole k prístupovej ceste, upraviť sklon svahu ekoduktu s plynulým prechodom do podmostia SO 228; oplotenie ekoduktu na severovýchodnom okraji vyviesť na terénnu hranu. Doplniť nepriehľadnú výplň zvodidiel na objekte SO 228 na elimináciu oslnenia živočíchov pri prechode ekoduktom. Cieľom opatrenia je bližšia špecifikácia riešenia odporúčania migračnej štúdie (HBH projekt, 2020) na oplotenie preložky cesty I/11 v komplikovaných územných podmienkach migračného profilu Kysucká brána (súber železnice, preložky cesty I/11, účelovej cesty a navrhovanej D3 s kombináciou ekoduktu a mostného migračného objektu). Riešenie vyplynulo z rokovania s odborníkmi Správy CHKO Kysuce, Správy NP Malá Fatra, ŠOP SR a zástupcom spracovateľa migračnej štúdie (prerokovanie pripomienok k DSP stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, 11/2023). Opatrenie sa odporúča premietnuť do DSP vrátane požiadavky, aby bolo zrealizované a funkčné najneskôr v čase spustenia prevádzky D3 (organizácia výstavby). Požiadavku na overenie funkcie opatrenia (navádzanie, eliminácia mortality) v etape prevádzky sa odporúča zahrnúť do projektu monitoringu stavby (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- V období realizácie stavby zabezpečiť presné vymedzenie záberov staveniska v teréne v priestore migračných objektov SO 228, SO 248, SO 201, SO 202 a zabezpečiť účinnú ochranu všetkých drevinových porastov, ktoré nie sú súčasťou záberu a budú plniť funkciu navádzacej a signálnej zelene (sprievodná vegetácia Kysuce - objekt SO 202, brehová vegetácia Podhájskeho potoka - objekt SO 201, líniová a skupinová drevinová vegetácia v blízkosti ekoduktu a oplotenia I/11). Opatrenie sa odporúča zahrnúť ako požiadavku do DSP (projekt organizácie výstavby), kontrolu dodržania a účinnosti opatrenia počas výstavby vykonávať v

rámci environmentálneho dozoru v etape výstavby.

- Na zvýšenie účinnosti migračného prechodu (zníženie rušivých vplyvov premávky) v profile Povina sa odporúča doplniť do DSP v km 21,100 až 21,500 zábradlie s plnou výplňou výšky 1,1 m a na telese diaľnice mimo úseku s PHS betótové zvodidlo výšky 1,2 m. Opatrenie vyplynulo z konzultácie s odborníkmi ŠOP SR, Správy CHKO Kysuce a Správy NP Malá Fatra (prerokovanie pripomienok k DSP stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, 11/2023). Odporúča sa zahrnúť ho do DSP, sledovanie účinnosti bude realizované v rámci monitoringu migračných objektu SO 201 (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- Zabezpečiť inštaláciu a prevádzku inteligentného výstražného dopravného značenia na ceste I/11 v úseku od km 430,040 až 431,230 v rámci migračného koridoru Povina (signalizácia prítomnosti živočíchov v bezprostrednej blízkosti cesty) tak, aby najneskôr v čase spustenia prevádzky D3 bol systém funkčný a v prevádzke. Cieľom tejto požiadavky je, aby pri spustení prevádzky D3 bol systém už inštalovaný a plne funkčný - odporúča sa zahrnúť do DSP (projekt organizácie výstavby). Do projektu monitoringu sa odporúča zahrnúť sledovanie mortality živočíchov v tomto úseku za účelom overenia jeho účinnosti (viď odporúčania pre monitoring). V rámci prevádzky prevádzkovateľ zariadenia zabezpečí jeho trvalú funkčnosť a nevyhnutnú údržbu a kontrolu.
- V období prevádzky zabezpečiť kontrolu a údržbu oplotenia za účelom zachovania trvalej zábrany v celom úseku, najmä v kritických miestach napojenia na stavebné objekty (pravidelné kontroly, dodatočné kontroly po extrémnych prírodných situáciách) a pravidelnú kontrolu a údržbu ekoduktu a migračných objektov z hľadiska ich priechodnosti (povrch, prekážky, stav navádzacej vegetácie v okolí). Cieľom opatrení je operatívne eliminovať nedostatky a zabezpečiť tak trvalú funkčnosť objektov a zariadení, ktoré bránia kolíziám na D3, resp. umožňujú bezkolízny prechod cez teleso D3. Opatrenia vyplývajú z požiadaviek metodického pokynu TP 067 a odporúčaní migračnej štúdie. Odporúča sa zahrnúť ich do prevádzkových predpisov prevádzkovateľa stavby.

Návrh zmierňujúcich opatrení v zmysle primeraného hodnotenia pre ryby a vydry riečnu:

Pre návrh opevnenia brehov použiť spôsoby (napr. kamenný zához, kamenná rovnanina), ktoré aspoň čiastočne simulujú členité prírodné podmienky, umožňujú vytvorenie úkrytov, spontánne zazemnenie a osídlenie vegetáciou; odporúča sa použiť prvky, ktoré zvyšujú heterogenitu vodného prostredia (vysunutie, zapustenie dlažby, solitérne skaly a i.); opatrenie je účinné pre urýchlenie prirodzenej sukcesie a obnovy vhodných podmienok biotopu. Odporúča sa premietnuť do projektu stavebných objektov SO 362, SO 363, SO 364 v rámci DSP.

- U všetkých mostných objektov, ktoré prekonávajú vodné toky (Kysuca, prítoky), sa odporúča, aby obojstranná suchá cesta pozdĺž brehov (opatrenie pre migráciu vydry riečne zahrnuté v projekte) bola riešená bez spevnenia povrchu s prirodzeným vegetačným alebo kamenitým/hlinitým povrchom. Odporúča sa požiadavku doplniť do DSP. Dodržanie v etape výstavby sa odporúča sledovať v rámci environmentálneho dozoru stavby. Sledovanie účinnosti migračných ciest je potrebné zahrnúť do monitoringu vydry riečnej v etape pred, počas a po výstavbe (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- Pre obdobie realizácie sa navrhuje určiť harmonogram stavby tak, aby zemné práce v koryte toku Kysuce a Brodnianky (objekty SO 362, SO 363, SO 364, mostné piliere v koryte toku) boli realizované mimo jarneho obdobia neresu dotknutých druhov rýb, t.j. min. mimo mesiacov marec až júl. Cieľom opatrenia je zabezpečiť, aby v čase neresu rýb z predmetu ochrany aj rýb, ktoré tvoria potravnú bázu vydry riečnej boli vylúčené činnosti, pri ktorých dochádza k zakaľovaniu vody, prípadne narušeniu neresového substrátu (výkopové práce, násypy, splach zeminy, pohyb strojov). Opatrenie sa odporúča zahrnúť ako požiadavku v rámci DSP v projekte organizácie výstavby. Sledovanie dodržania opatrenia sa odporúča v rámci environmentálneho dozoru stavby v etape výstavby, pre sledovanie efektivity sa odporúča monitoring rýb pred, počas a po realizácii stavby (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).

- Pri prácach na objektoch úpravy toku a výstavbe mostných pilierov v koryte toku sa odporúča zabezpečiť počas výstavby presné vymedzenie záberov stavby a stavebných prístupov, cieľom je vylúčenie/obmedzenie pohybu techniky v koryte toku, poškodenie a znečistenie biotopu mimo záberu stavby. Odporúča sa zahrnúť do DSP ako požiadavku pre projekt organizácie výstavby. Sledovanie dodržania opatrenia sa odporúča zahrnúť do environmentálneho dozoru stavby a monitoringu v etape výstavby (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- Navrhuje sa v prípade nutnosti zásahu do dna toku v čase výstavby postupovať tak, že jemné (štrkovo-pieščité a detritické) sedimenty budú šetrne odstraňované a postupne prepúšťané po prúde do nižších úsekov toku, kde môžu sedimentovať (opatrenie na ochranu jedincov pĺža vrchovského, ktoré sa v sedimentoch ukrývajú). Odporúča sa zahrnúť ako požiadavku v rámci DSP v projekte organizácie výstavby. Sledovanie dodržania opatrenia sa odporúča zahrnúť do environmentálneho dozoru stavby a projektu monitoringu v etape výstavby (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- V období prevádzky zabezpečiť efektívnu zimnú údržbu diaľnice s použitím aktuálne najlepších dostupných technológií a posypových materiálov za účelom obmedzenia vplyvu chemických látok na povrchové vody Kysuce ako biotopu rýb.
- V období realizácie stavby zabezpečiť nevyhnutné osvetlenie stavebných dvorov a stavenísk v blízkosti vodných tokov vo večerných a nočných hodinách s použitím smerových svetidiel na obmedzenie rušivých vplyvov na vydrú riečnu v dotknutých úsekoch. Odporúča sa zahrnúť do opatrení v rámci projektu organizácie výstavby v DSP.

Návrh zmierňujúcich opatrení v zmysle primeraného hodnotenia pre vtáky:

- Za účelom eliminácie/obmedzenia nárazov vtákov pri preletoch cez D3 použiť v zmysle TP 067 pri návrhu protihlukových stien nepriehľadné materiály a štruktúry dobre viditeľné pre vtáky, v prípade priehľadných protihlukových stien rozčleniť plochu nepriehľadnými zvislými pruhmi, mrežovaním alebo inými kontrastnými prvkami, ktoré budú pôsobiť ako optická bariéra. Účinnosť odklonenia vtákov stenami sa odporúča sledovať v rámci monitoringu kolízií s dopravou počas prevádzky (viď odporúčania pre projekt monitoringu stavby).
- V zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov pri projektovom návrhu preložiek nadzemných elektrických vedení 22 kV, ktoré sú súčasťou stavby, použiť konzoly s vhodnou konštrukciou a technickým riešením, ktoré bráni zraňovaniu a usmrčovaniu vtákov. Odporúča sa zahrnúť do DSP.

Opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín do okolia počas prípravy staveniska a zemných prác:

- počas prípravy staveniska a zemných prác odstrániť nadzemnú biomasu pred obdobím kvitnutia druhov,
- v rámci výrubu inváznych drevín a odstraňovania inváznych bylín odstránenie koreňového systému, v prípade sústredeného väčšieho výskytu je potrebné s týmto materiálom zaobchádzať ako s nebezpečným odpadom,
- dôsledné dodržanie schválených skládok výkopového materiálu,
- monitoring inváznych rastlín na odporúčaných depóniách zemín v zmysle navrhnutého Projektu monitoringu vplyvov na životné prostredie (časť PD M01, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

Na zmiernenie negatívneho vplyvu na vybrané skupiny živočíchov sa navrhujú viaceré opatrenia:

- *Plocháč červený* - pred začatím stavebných prác a výrubu drevín realizovať transfer odumretého ležiaceho dreva v zábere stavby v lesoparku na okraji Kysuckého Nového Mesta (km cca 19,200 - 19,750 D3) mimo plochy trvalého a dočasného záberu stavby v rámci lesného biotopu. Minimalizovať trvalý, aj dočasný, záber a stavbu realizovať výlučne v rámci schválených záberov stavby.

- *Čmeľ zemný* - skrývku humusového horizontu na lokalitách pravdepodobného výskytu v lúčnom biotope medzi železnicou a riekou Kysucou južne od obce Kysucký Lieskovec (km cca 20,700 - 21,900) realizovať v období opustenia hniezda, t. j. na jeseň v mesiacoch september - október/november. Minimalizovať trvalý, aj dočasný, záber a stavbu realizovať výlučne v rámci schválených záberov stavby.
- *Čmeľ poľný* - skrývku humusovej vrstvy realizovať v období opustenia hniezda, t. j. na jeseň v mesiacoch september - október/november. Minimalizovať trvalý, aj dočasný, záber v miestach predpokladaného výskytu v lúčnom biotope medzi železnicou a riekou Kysucou južne od obce Kysucký Lieskovec (km cca 20,700 - 21,900) a stavbu realizovať výlučne v rámci schválených záberov stavby.

Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu na ichtyofaunu:

- Pri úprave koryta rieky použiť len ekologicky prijateľné riešenia, t. z. minimalizovať výrub drevín, ak to nie je nevyhnutné z dôvodu úpravy dna a brehov križovaného vodného toku, tak treba odstrániť len vysoké stromy z brehových porastov a ostatné dreviny v brehovom poraste, ktoré neprekážajú priamo výstavbe objektov mosta, ponechať (Vadičovský potok, Podhájsky potok). Hoci podmienky (najmä svetlo a vlaha) sa pod objektom mostu zmenia, ponechanie pôvodného krovitého porastu na brehoch neupravovaných potokov pomôže urýchliť ich revitalizáciu.
- Počas výstavby umožniť prejazd mechanizmom a strojom cez koryto Kysuce len v dobrom technickom stave a na nevyhnutne potrebný čas, aby sa zamedzilo úniku ropných látok do vody.
- Dažďové vody budú z povrchu vozovky odvádzané kanalizačným systémom, prečistené v odlučovačoch ropných látok, zadržané v retenčných nádržiach a regulovaným odtokom vypúšťané do recipientov (riešené v SO 501).

Opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov na obojživelníky a plazy:

- Minimalizovať záber, najmä v blízkosti vodných plôch používať biodegradabilné prevádzkové kvapaliny a pracujúcu techniku udržiavať vo vyhovujúcom technickom stave.
- Počas výstavby treba inštalovať dočasné zábrany na zamedzenie vstupu obojživelníkom a plazom na stavenisko. Je treba dbať na to, aby na stavenisku nevznikali vodné plochy (mláky). V prípade vzniku je potrebné ich zasypať najmä pred a počas jarneho obdobia, aby do takýchto mlák nenakládli obojživelníky vajíčka.
- Ak sa počas výstavby nájde lokalita obojživelníkov, ktorá môže byť pri výstavbe zničená, je potrebné bezodkladne informovať Správu CHKO Kysuce, vykonať záchranný odchyt a premiestnenie populácie obojživelníkov na najbližšiu vhodnú lokalitu.
- V prípade, že sa počas prevádzky budú živočíchy dostávať na teleso diaľnice, je potrebné dodatočne realizovať technické opatrenia - špeciálne oplatenie pre obojživelníky z HDPE nepriehľadnej fólie do výšky aspoň 70 cm, ktorá je z hornej strany zahnutá do protismeru, tak, aby vznikol previs v tvare П.

Opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov na vtáctvo a netopiere:

- Na zmiernenie negatívnych vplyvov na vtáctvo a netopiere je potrebné pred začatím výstavby mostných objektov ponad riekou Kysuca, realizovať vizuálnu kontrolu brehov, či sa tam nenachádzajú hniezdne lokality.
- Výrub drevín realizovať mimo hniezdne obdobie. Ak to bude možné, vekovo staršie jedince stromov (≥ 50 rokov) ponechať v poraste.
- Pre zabránenie alebo minimalizovanie stretu vtákov s automobilovou premávkou budú na mostných objektoch SO 202 ponad Kysucu a na SO 238 inštalované zábrany proti preletu vtákov a netopierov. Výplň zábrany tvorí pletivo zo zvaranej siete na ktoré sú v pravidelnej vzdialenosti pripevnené odrazky z plechových doštičiek. Vtáčia zábrana prechádza po celej dĺžke mostov vrátane ríms. Výška zábrany je 4,0 m.

- V súlade s požiadavkou zo stanoviska č. CHKOKY/115/002/2023/PD zo dňa 30.10.2023 k PD Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) - za záber hniezdneho biotopu brehule riečnej v úseku km cca 21,0 D3 realizovať náhradné hniezdne opatrenia (umelé hniezdne steny) podľa požiadaviek ŠOP SR. Na základe rokovania so zástupcami Správy NP Malá Fatra, Správy CHKO Kysuce a ŠOP SR 14. 11. 2023 (Záznam č. 56 dokumentácie DSP stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) bolo dohodnuté, že pred začiatkom výstavby v danom mieste (km 20,900 - 21,100) prebehne monitoring, ktorý overí rozsah hniezdnej kolónie brehule riečnej v čase tesne pred výstavbou a na základe tohto monitoringu bude navrhnuté technické riešenie prípadnej náhradnej vtáčej steny v spolupráci so ŠOP SR, SVP a NDS na vhodných lokalitách vo vlastníctve NDS.

Opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov na cicavce:

- Vo vzťahu k vydre riečnej počas výstavby musí prebiehať monitoring tohto druhu a v prípade prezencie vydry na toku v mieste úpravy koryta a jeho okolia, musí byť postup translokácie koordinovaný so zamestnancami ŠOP SR. Taktiež treba v maximálnej možnej miere obmedziť výjazd techniky do toku Kysuce počas výstavby.
- V prípade bobra vodného (Castor fiber) je nevyhnuté pred realizáciou stavby vylúčiť zásah stavebných prác do lokalít, kde sa bude nachádzať aktívna nora tohto druhu (reprodukcia výchova mláďat) - environmentálny dozor. Z tohto dôvodu je potrebné zamerať mapovanie pobytových znakov na brehoch rieky Kysuca, a to predovšetkým v úsekoch staničenia km 17,200 - 18,100 a km 20,200 - 20,800 D3.
- Odporúča sa zabezpečiť návrh a výkon environmentálneho dozoru, vrátane monitoringu účinnosti opatrení na zmiernenie vplyvov realizácie stavby na dotknuté druhy, a to počas celého trvania výstavby. Podrobnosti, metodiku, frekvenciu, výstupy a pod. sa odporúča riešiť v projekte dozoru v spolupráci s príslušnými organizáciami ochrany prírody (Správa CHKO Kysuce, Správa NP Malá Fatra). Návrh aj realizáciu zabezpečiť prostredníctvom odborne spôsobilej osoby podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Opatrenia na ochranu pôdneho fondu

- K základným opatreniam na ochranu poľnohospodárskej pôdy patrí minimalizácia záberov všeobecne a najmä dočasných záberov stavby na najkvalitnejších pôdach v rámci katastrálnych území dotknutých obcí (trieda kvality 5). Z toho dôvodu sa odporúča znížiť výmeru dočasných záberov na plochách ZS3; ZS5; SH3; SH4 v k. ú. Brodno a SH13; ZS16; ZS17 v k. ú. Kysucký Lieskovec.
- Spracovať bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (ďalej len „HH PP“), ako podkladový dokument pre vydanie rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy podľa § 17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o ochrane pôdy“).
- Podľa zákona o ochrane pôdy poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a odôvodnenom rozsahu.
- Ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy je povinný okrem iného, predložiť orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy spracovanú dokumentáciu bilancie skrývky HH PP, vykonať skrývku HH PP a zabezpečiť jej hospodárne a účelné využitie. HH PP je vlastníctvom vlastníka poľnohospodárskej pôdy.
- Pri dočasnom odňatí poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel (spravidla pri plochách využitých ako dočasné komunikácie a zariadenia staveniska) uloží orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (príslušný pozemkový úrad) v rozhodnutí o dočasnom odňatí povinnosť uviesť pred ukončením odňatia pôdu do pôvodného stavu - vykonať jej rekultiváciu.

- Rekultivácia sa vykonáva podľa schváleného rekultivačného plánu (projektu) podľa rozsahu a charakteru záberu (stupňa degradácie pôdy) a budúceho plánovaného využitia pôdy spravidla vo dvoch etapách:
 - Technická rekultivácia-jej cieľom je rekonštrukcia pôdneho profilu technickými prostriedkami. Pozostáva z odstránenia zvyškov stavieb a spevnených plôch, zasypania výkopov a navezenia odstránenej ornice do pôvodnej úrovne terénu s následným urovnaním.
 - Biologická rekultivácia - nasleduje po ukončení technickej rekultivácie, jej cieľom je obnova biologických procesov v pôde podmieňujúcich pôdnu úrodnosť. Pozostáva z dodania organických a minerálnych hnojív a príslušnej agrotechniky na úpravu pôdnej štruktúry, v prípade TTP aj z obnovy (výsevu) trávneho porastu.
- Cieľom spätnej rekultivácie dočasne odňatej poľnohospodárskej pôdy - dočasných záberov, je postupmi technickej a biologickej rekultivácie uviesť rekultivovanú pôdu do stavu kvalitatívne zodpovedajúceho jej stavu pred odňatím tak, aby plnila pôvodné funkcie pôdy (produkčné, environmentálne) a aby ju bolo možné využívať na pôvodný účel.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny

- Vzhľadom k vysokému zastúpeniu invázných rastlín v riešenom území je dôležité zamedziť ich ďalšiemu šíreniu nezodpovedným skládkovaním výkopovej zeminy. Odporúča sa vykonávať monitoring výskytu invázných rastlín počas výstavby najmä na tých dočasných a trvalých skládkach zeminy, ktoré sa budú nachádzať mimo územia výskytu invázných rastlín. Všetky skládky zemín musia byť riadne ošetrované a v prípade výskytu invázných rastlín sa musí postupovať v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 450/2019 Z. z., ktorou sa ustanovujú podmienky a spôsoby odstraňovania invázných nepôvodných druhov.
- K najdôležitejším opatreniam na ochranu krajiny z hľadiska zachovania konektivity patrí výstavba podchodov a nadchodov - ekoduktov vo vytypovaných najdôležitejších migračných koridoroch zveri.
- K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na objektoch diaľnice, ako sú násypové a zárezové svahy, ekodukt, múry, vnútrokrižovatkové priestory. Výber druhovej skladby stromov a krov bude orientovaný na pôvodné typické druhy dotknutého územia. Vegetačné úpravy plnia aj iné dôležité funkcie, medzi nimi najmä funkciu stabilizačnú proti vodnej a veternej erózii svahov, vegetačné úpravy diaľnice sú preto z technického hľadiska veľmi potrebné.
- Nepriaznivý vizuálny efekt diaľnice ako líniovej stavby sa zmierňuje jej citlivým zakomponovaním do prostredia. Pri návrhu je potrebné dodržať tieto princípy:
 - dbať na vysokú estetickú úroveň detailov, a tým zabezpečiť harmonické začlenenie do okolitého prostredia,
 - zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov stavby, nie len tie, ktoré sú na poľnohospodárskych a lesných pozemkoch,
 - zrekultivovať opustené úseky ciest a iných spevnených plôch (riešené v SO 103 D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

Opatrenia na ochranu archeologických pamiatok

- Počas výstavby diaľnice D3, pri zemných prácach súvisiacich so stavebnými úpravami predmetného územia, je stavebník povinný archeologické nálezy ohlásiť príslušnému Krajskému pamiatkovému úradu, ktorý v súlade s ustanoveniami § 37 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov rozhodne o nevyhnutnosti vykonania archeologického výskumu.

- V súlade so závermi dokumentácie „Archeologický prieskum“ (D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, DSP, AA TERRA ANTIQUA, 02/2022) sa v rámci záchranného archeologického prieskumu vykoná predstihový archeologický výskum v dvoch etapách. V prvej etape predstihového archeologického výskumu sa lokalizujú archeologické hnutelné nálezy pomocou povrchovej prospekcie v trase plánovaných terénnych úprav a stavebných aktivít. V druhej etape predstihového archeologického výskumu sa na základe výsledkov prvej etapy zrealizuje sondážny výskum za účelom overenia prítomnosti nehnuteľných archeologických nálezov (rozmery sond max. 2 - 3 x 15 - 20 m v minimálne 50 m intervale v línii stavebnej plochy). Predstihový výskum je potrebné realizovať v predstihu pred samotným začiatkom stavebnej činnosti po vydaní právoplatného staveného povolenia a na základe rozhodnutia pamiatkového úradu SR.
- Za predstihovým archeologickým výskumom nasleduje záchranný archeologický výskum takisto v dvoch etapách, pričom počas prvej etapy sa vykoná plošný archeologický výskum na lokalitách, ktoré boli potvrdené v priebehu predstihového archeologického výskumu 1. a 2. etapy. V druhej etape záchranného výskumu sa bude vykonávať dohľad nad zemnými a výkopovými prácami. Tieto dve etapy budú realizované v priebehu stavebných prác, kedy budú zrealizované všetky plošné archeologické výskumy.

❖ Organizačné a prevádzkové opatrenia

Hlavným cieľom organizačných a prevádzkových opatrení je predchádzať nepredvídaným situáciám, najmä haváriám, pracovným a prevádzkovým poruchám, resp. iným škodám, nadmernému vzniku odpadov a zosúladiť pracovné a technologické postupy s platnou legislatívou a príslušnými technickými normami. Ide o vypracovanie plánu organizácie výstavby, havarijných plánov, manipulačných a prevádzkových poriadkov, programov odpadového hospodárstva, organizačných smerníc na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalších. Súčasťou plánov je aj materiálno-technické vybavenie na ich realizáciu.

- V priebehu výstavby sa zmiernenie negatívnych účinkov na životné prostredie dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach i pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami, spevnením plôch pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov, so zamedzením možnosti znečistenia podložia a príľahlých tokov, očistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na príľahlé cesty, nepretržitým udržovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti) a zabezpečením dokonalého odvedenia zrážkových i podzemných vôd zo staveniska.
- V etape výstavby musí byť na stavbe zriadený environmentálny dozor, ktorý bude dohliadať na dodržiavanie podmienok stavebného povolenia vo vzťahu k životnému prostrediu, t. j. k dodržiavaniu podmienok ochrany ovzdušia, hluku, vôd a v prípade našej stavby najmä ochrany vzácnych, citlivých biotopov a druhov flóry a fauny v chránených územiach aj mimo nich.
- Náročnosť stavby z hľadiska geologického prostredia vyžaduje tiež prítomnosť geologického dozora.
- Zabezpečiť vypracovanie a vyhodnotenie Primárneho posúdenia zmeny navrhovanej činnosti podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky a vyhodnotiť tak vplyv na vodné útvary v súlade s postupmi uvedenými v § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov.

- Navrhovateľ navrhovanej činnosti by mal rešpektovať rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby "Kysucká cyklotrasa - úsek Dunajov - Kysucké Nové Mesto - Žilina (Budatín)", ktoré vydalo mesto Kysucké Nové Mesto, ako príslušný stavebný úrad pod č. MsÚ-341/2023/03 - An/3 zo dňa 14. 06. 2023, a to v intenciách jeho stanovísk k predmetnej projektovej dokumentácii (stanoviská zo dňa 14. 10. 2022 pod č. 7672/30101/2022 a zo dňa 31. 03. 2023 pod č. 6299/30101/2023). Zároveň je potrebné konštatovať, že v oboch prípadoch ide o verejne prospešné stavby/činnosti a teda by mali byť realizované v potrebnom rozsahu, čo by mal byť záujem každého zainteresovaného v rámci ich povoľovania podľa osobitných predpisov a teda je potrebná súčinnosť oboch navrhovateľov a ich projekčných tímov, aby sa oboje stavby zosúladiť a to už počas projekčnej prípravy a následne aj počas ich výstavby a prevádzky.
- Rešpektovať požiadavky Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, Správy Chránenej krajiny oblasti Kysuce zo stanoviska k správe o hodnotení č. CHKOKY/125-002/2024/PD,ZV, zo dňa 09.04.2024 a stanovisko ku správe o hodnotení Okresného úradu Kysucké Nové Mesto, odboru starostlivosti o životné prostredie ako príslušného orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva č. OU-KM-OSZP-2024/000676-002 zo dňa 17.04.2024.
- Zrealizovať všetky ostatné opatrenia navrhované v správe o hodnotení.

X. Návrh monitoringu od začiatku výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej zmeny činnosti a návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Cieľom monitorovania je sledovanie a porovnanie reálnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie zapracovania a funkčnosti navrhnutých opatrení a v prípade nutnosti tvorbou dodatočných opatrení. Výstavba navrhovanej zmeny činnosti sa bude realizovať na základe stavebných povolení. V týchto povoleniach povoľujúce orgány stanovujú podmienky, ktoré navrhovateľ musí dodržať. V rámci platných všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti stavebného poriadku a územného plánovania, ochrany prírody a krajiny, ochrany zdravia obyvateľstva, pracovného prostredia, podmienok na prácu, ochrany vôd, pôd, ovzdušia a horninového prostredia a v oblasti nakladania s odpadmi sú stanovené aj kontrolné mechanizmy a kompetencie jednotlivých orgánov štátnej správy.

V rámci environmentálneho monitoringu výstavby navrhovanej zmeny činnosti sa odporúča sledovať správnu realizáciu opatrení na minimalizáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, ktoré by mali vykonávať príslušní odborní špecialisti, špecializované organizácie a orgány štátnej správy, ako je to stanovené vo všeobecne záväzných právnych predpisoch v danej oblasti. V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pri práci, požiaro-bezpečnostných predpisov a pod.

Navrhované opatrenia by sa mali stať logickou súčasťou následného procesu povoľovania navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov a ich realizácia a funkčnosť by mala byť overená povoľujúcim orgánom pred kolaudačným rozhodnutím, resp. pred uvedením navrhovanej zmeny činnosti do prevádzky.

Počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti sa odporúča vykonávať monitoring výkopových zemín na obsahy nebezpečných látok, dodržiavania postupov nakladania s odpadmi zo stavebnej činnosti v súlade s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi a VZN v oblasti odpadového hospodárstva na lokálnej až národnej úrovni, dodržiavania podmienok stavebného povolenia a ostatných povolení a súhlasov podľa všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a povoľujúceho orgánu. Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa vykoná v ďalších krokoch povoľovacieho procesu, a to kontrolou zakomponovania požadovaných technických opatrení do projektov navrhovanej zmeny činnosti vo fáze udeľovania stavebného povolenia a kontrolou realizácie navrhovanej zmeny činnosti podľa schváleného projektu vo fáze kolaudácie stavby. Kontrolu

dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonať formou predloženia záverečnej správy z monitorovacích prác navrhovateľom.

Taktiež je potrebné kontrolovať zdravotný stav vysadených drevín a v prípade poškodenia alebo odumretia, zabezpečiť výsadbu nových. V predmetnom území je potrebné monitorovať výskyt invázných druhov rastlín a v prípade ich výskytu zabezpečiť ich odstránenie. Z pohľadu trasovania dopravy je potrebné monitorovať dodržiavanie trasovania nákladnej dopravy počas výstavby. Zabezpečiť kontrolu pracovného prostredia (hluk, nebezpečné látky) podľa legislatívy na ochranu zdravia pracovníkov.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povolujujúci orgán s prihliadnutím na záverečné stanovisko z procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení, je ten, kto realizuje navrhovanú zmenu činnosti, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení, v súlade s požiadavkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a v súlade so zákonom a s rozhodnutiami vydanými podľa zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, je povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy. Poprojektová analýza pozostáva najmä zo systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti, kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti a zo zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Program monitorovania je navrhnutý v zmysle technického predpisu TP 050 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie (MDVRR SR, účinnosť od 01. 07. 2022), ktorá predstavuje integrujúci dokument pre jednotný prístup k návrhu, realizácii a vyhodnocovaniu monitoringu vplyvov výstavby a prevádzky dopravných stavieb na životné prostredie.

Návrh rozsahu monitoringu vyplynul zo záverečného stanoviska MŽP SR vydaného pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ dňa 27. 07. 1998 a záverečného stanoviska číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13. 04. 2018 vydaného MŽP SR k správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, súťažných podkladov vypracovaných NDS a.s. Bratislava, ako aj z vykonaných prieskumov na predmetnom úseku navrhovanej Diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

Podľa záverečného stanoviska MŽP SR, ktoré bolo vydané pre úsek diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto vyplynuli návrhy opatrení a kompenzácií, ktoré sa navrhovali akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy a realizácie stavby. Časť záverečného stanoviska bola zakotvená do územného rozhodnutia Okresného úradu Žilina č. 98/03789/OÚ-OdŽP_Mt zo dňa 15. 12. 1998 s dopadom na monitoring v nasledovnom znení:

- Bod 9.6 Pre monitorovanie vypracovať samostatný projekt, ktorý bude obsahovať:
 - monitorovanie kvality a hladiny podzemných vôd na existujúcich zdrojoch podzemných vôd pred výstavbou, počas výstavby a pri prevádzke diaľnice,
 - monitorovanie fyzikálno-chemických vlastností vôd stekajúcich z povrchov diaľnice,
 - zistenie vplyvu hlukového a imisného zaťaženie v blízkosti dotknutých obcí a miest pred a po výstavbe,
 - monitorovanie znečistenia ovzdušia v blízkosti sídiel vplyvom dopravy,
 - monitorovanie účinnosti sanačných opatrení v úsekoch, kde trasa prechádza zosuvným územím.

V záverečnom stanovisku číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13. 04. 2018 sa konštatuje, že predmet monitorovania v riešenom úseku diaľnice bude spracovaný v projekte monitoringu so zameraním na nasledovné vplyvy:

- monitorovanie hluku,
- monitorovanie fauny,
- monitoring invázných druhov rastlín,
- monitoring povrchových vôd.

Monitorovacie aktivity vo vzťahu k výstavbe a prevádzke diaľnice D3 budú zabezpečované ako systematicky vykonávaná činnosť podľa vopred stanovených zásad, upravených projektom monitorovania vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice na životné prostredie.

Na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení správa o hodnotení navrhuje v súlade s vypracovanými časťami M01 Projekt monitoringu ŽP a M02 Projekt GT monitoringu (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023):

- monitoring hluku,
- monitoring ovzdušia (imisií),
- monitoring bioty,
- monitoring vôd,
- geotechnický monitoring diaľnice D3.

Obsahom projektu monitoringu bude:

- výber prvkov (bodov, plôch, línií) monitorovacej siete,
- stanovenie rozsahu sledovaných charakteristík (parametrov), dokumentujúcich vplyv výstavby a prevádzky diaľnice na jednotlivé zložky životného prostredia,
- výber metodík a metód monitoringu,
- stanovenie časového harmonogramu zberu údajov, vrátane frekvencie a početnosti za obdobie,
- technické zabezpečenie monitorovacích aktivít,
- výber metód spracovania, vyhodnocovania a uchovávanía údajov.

Pri spracúvaní projektov monitoringu je potrebné zachovať časové členenie na monitoring:

- pred výstavbou (rok pred začatím výstavby);
- počas výstavby;
- počas prevádzky (v prvom roku po uvedení cestnej stavby do prevádzky a počas prevádzky podľa časového harmonogramu uvedeného pri jednotlivých zložkách ŽP).

Monitorovacie aktivity je nutné zahájiť dostatočne skoro pred výstavbou z dôvodu zistenia počiatočného stavu ako porovnávacej bázy. Monitoring musí kontinuálne pokračovať počas výstavby so zameraním sa na stavebnú činnosť a jej vplyvy.

Počas celého obdobia monitorovania je nevyhnutné zachovanie jednotnosti metodiky monitoringu (ustálené, resp. normatívne postupy vzorkovania, merania, analýz a vyhodnocovania údajov). Monitoring sa zabezpečuje prostredníctvom odborne spôsobilých zhotoviteľov.

Výsledky monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia sa navrhuje odovzdávať vo forme ročných správ.

Monitoring hluku

Predmetom monitoringu je sledovanie vplyvu výstavby a následnej prevádzky stavby po uvedení do prevádzky na hlukovú situáciu v okolí predmetnej stavby a posúdenie súladu s požiadavkami zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. Monitorovanie hluku bude v meracích bodoch v okolí predmetného úseku diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto v dotknutom území s funkciou bývania za účelom získať relevantné informácie o vplyve tejto stavby na hlukovú situáciu v danej lokalite v okolí stavby.

Ako vstupné údaje o hlukovom zaťažení predmetnej stavby bola použitá Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023). Monitoring hluku je spracovaný pre tie lokality, kde sa hlukovou štúdiou identifikovali potenciálne riziká vplyvu hluku z dopravy na ŽP a zdravie ľudí. Situovanie (lokalizácia) monitorovacích bodov v predmetnom území má v jednotlivých časových obdobiach

poskytnúť relevantné informácie o existujúcom hluku v stave pred výstavbou, hluku z výstavby plánovanej cestnej komunikácie a po jej uvedení do prevádzky a podiel na celkovej hlukovej situácii v lokalite.

Výber monitorovacích bodov vychádza zo vzájomnej situácie zdrojov hluku a chránených priestorov (topografické podmienky, priestorová dispozícia a pod.) s cieľom naplnenia východísk a požiadaviek. Vzhľadom na dĺžku predmetného úseku diaľnice D3, ako aj vzhľadom na celkový charakter územia po oboch stranách pre zistenie imisného stavu pred príľahlou zástavbou dotknutých obcí, je navrhované meranie v 18-tich meracích bodoch. Meranie bude realizované vo výške 1,5 m nad úrovňou podlahy príslušného nadzemného podlažia vo vzdialenosti 2 m od príslušnej fasády bytového domu, resp. 4 m nad úrovňou terénu.

Pre potreby monitoringu počas výstavby sú z nižšie uvedených bodov určené 3 body (MB4, MB5, MB11). Celková doba merania bude navrhnutá v Projekte monitoringu v rámci dokumentácie DSP (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) a bude zahŕňať z hľadiska hlučnosti charakteristickú intenzitu stavebných prác. Navrhované monitorovacie body (MB) uvádza nasledujúca tabuľka.

Označ.	poloha vzhľadom k diaľnici (k inej cest. komunikácii)	popis monitorovacieho bodu	alternatívny výber meracieho bodu*
MB1	vpravo v km 12,200 vo vzd. 48 m	Brodno, pred západnou fasádou RD č.73/45, 2. NP	č. 74/47, č. 75/49
MB2	vpravo v km 12,400 vo vzd. 39 m	Brodno, pred západnou fasádou RD č.88/75	
MB3	vpravo v km 12,400 (vo vzd. 25 m od I/11)	Brodno, pred západnou fasádou RD č.107, 2. NP	
MB4	vpravo v km 12,500 vo vzd. 19 m	Brodno, pred západnou fasádou RD č.92/83	
MB5	vpravo v km 12,600 vo vzd. 18 m	Brodno, pred západnou fasádou RD č.8/90, 2. NP	
MB6	vpravo v km 12,700 vo vzd. 7 m	Brodno, pred západnou fasádou RD č.7/92, 2. NP	
MB7	vpravo v km 14,900 vo vzd. 52 m	Oškerda, pred juhozápadnou fasádou RD č. 101	
MB8	vpravo v km 15,200 vo vzd. 220 m	Oškerda, na parkovisku pred hasičskou zbrojnicou 10 m severozápadne od budovy č. 91, výška 4 m	
MB9	vľavo v km 16,500 vo vzd. 12 m od privádzča)	KNM, pred južnou fasádou RD č. 695/40	
MB10	vľavo v km 17,700 vo vzd. 140 m	KNM, pred južnou fasádou bytového domu č. 1031/25, 10. NP	č. 1033/23, č.1038/27, 9. NP až 10. NP
MB11	vpravo v km 17,700 (vo vzd. 12 m od I/11)	Radoľa, pred SZ fasádou RD č. 130	č. 131, č. 132
MB12	vpravo v km 17,800 (vo vzd. 15 m od I/11)	Radoľa, pred SZ fasádou RD č. 124, 2. NP	
MB13	vpravo v km 18,200 (vo vzd. 18 m od I/11)	Budatínska Lehota, pred SZ fasádou RD č.2, 2. NP	č. 194
MB14	vpravo v km 18,400 (vo vzd. 16 m od I/11)	Budatínska Lehota, pred SZ fasádou RD č.153	č.154, č. 155
MB15	vpravo v km 19,900 vo vzd. 200 m	Povina, pred západnou fasádou RD č. 354, 2. NP	
MB16	vpravo v km 19,900 (vo vzd. 12 m od I/11)	Povina, na východnej hranici pozemku k RD č. 10, výška 4 m	
MB17	vpravo v km 22,300 vo vzd. 55 m	Kysucký Lieskovec, pred južnou fasádou RD č. 10, 2. NP	

* v prípade problémového prístupu, vysokého reziduálneho hluku a pod. môže byť alternatívny merací bod vhodnejšou voľbou, rovnako je prípustné namiesto meraní pred fasádou vykonať merania vo voľnom zvukovom poli v rovnakej vzdialenosti od zdroja, alebo v medziľahlom priestore

RD - rodinný dom, KNM - Kysucké Nové Mesto, SZ - severozápad, NP - nadzemné podlažie

Nasledujúca tabuľka uvádza časový plán monitoringu hluku:

V roku pred výstavbou	Počas výstavby	V 1. roku počas prevádzky	Min. trvanie merania
meranie hluku 2 x ročne	meranie hluku 2 x ročne	meranie hluku 2 x ročne	24 h
Meranie urobiť s časovým odstupom v doporučených mesiacoch roka (marec až jún a september až november) tak, aby boli zachytené odlišné vegetačné aj atmosférické podmienky.			

Predmet merania v monitorovacích bodoch v jednotlivých etapách

- pred výstavbou - vo všetkých monitorovacích bodoch sa bude sledovať hluk z pozemnej dopravy so zaznamenávaním intenzity dopravy (P) a celkový hluk (C), počas výstavby - vo vybraných monitorovacích bodoch (MB4, MB5, MB11) sa bude sledovať stavebná činnosť (I),
- počas prevádzky - takmer vo všetkých monitorovacích bodoch sa bude sledovať doprava po diaľnici (D) so súbežným záznamom dopravy, iba v prípade MB3 doprava po ceste I/11 a MB9 doprava po kruhovom objazde. V prípade aplikovaných fasádnych protihlukových opatrení sa vykonajú aj súbežné merania vo vnútornom prostredí.

Počas monitoringu sa predkladajú ročné správy a po ukončení monitoringu súhrnná správa sumarizujúca výsledky jednotlivých etáp monitorovania s návrhom ďalšieho postupu.

Po sprevádzkovaní predmetnej stavby sa uskutoční overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom prostredí.

Monitoring ovzdušia (imisií)

Počas monitorovania kvality ovzdušia je potrebné monitorovať aj intenzitu a zloženie dopravy na cestných komunikáciách (s výnimkou monitorovania kvality ovzdušia na miestach, v blízkosti ktorých nie je žiadna doprava alebo je intenzita dopravy zanedbateľná).

Monitorovacie lokality boli zvolené v priestore obytného územia najviac exponovaného imisiami znečisťujúcich látok. V zmysle princípov obsiahnutých v TP 050 sa navrhuje realizovať monitoring v tých lokalitách, v ktorých boli identifikované potenciálne riziká ovplyvnenia obyvateľstva alebo významných ekosystémov.

- Monitorovacie body pred výstavbou - súčasný stav:
 - Monitorovací bod č.1 - parcela C 619 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.2 - parcela C 724/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.3 - parcela C 517/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.4 - parcela C 218 - Oškerda,
 - Monitorovací bod č.5 - parcela C 172/39 - Radoľa,
 - Monitorovací bod č.6 - parcela C 83 - Budatínska Lehota,
 - Monitorovací bod č.7 - parcela C 67 – Povina.
- Monitorovacie body počas výstavby:
 - Monitorovací bod č.1 - parcela C 619 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.2 - parcela C 724/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.3 - parcela C 517/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.5 - parcela C 172/39 - Radoľa,
 - Monitorovací bod č.6 - parcela C 83 - Budatínska Lehota.
- Monitorovacie body po dokončení - počas prevádzky:
 - Monitorovací bod č.1 - parcela C 619 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.2 - parcela C 724/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.3 - parcela C 517/1 - Brodno,
 - Monitorovací bod č.4 - parcela C 218 - Oškerda,
 - Monitorovací bod č.5 - parcela C 172/39 - Radoľa,
 - Monitorovací bod č.6 - parcela C 83 - Budatínska Lehota,
 - Monitorovací bod č.7 - parcela C 67 - Povina.

Nasledujúca tabuľka uvádza časový plán monitoringu hluku:

Časová etapa	Predmet monitoringu	Miesto monitorovania	Sledované parametre	Časový plán/trvanie merania
Pred výstavbou	plánovaná komunikácia, existujúce komunikácie	kontakt so SÚ, chránené územie	ZL + meteoparametre intenzita dopravy	1 x Indikatívne meranie* (8 týždňov v roku)
Počas výstavby	stavba komunikácie			2 x týždenné meranie v kalendárnom roku počas stavebnej činnosti
Počas prevádzky	nová komunikácia, existujúce komunikácie			1 x Indikatívne meranie* (8 týždňov v roku)

* Indikatívne merania (definované vo Vyhláške MŽP SR č. 250/2023 Z. z. o kvalite ovzdušia v znení neskorších predpisov) - jedno periodické denné meranie týždenne rovnomerne rozdelené počas roka alebo osem týždňov rovnomerne rozdelených počas roka. Najmenšie časové pokrytie 14 % (ročného času). Takéto meranie umožňuje hodnotenie kvality vonkajšieho ovzdušia (zistené priemerné hodnoty v danom kalendárnom roku pri takomto meraní možno porovnávať s ročnými limitnými hodnotami).

Vzhľadom na technické okolnosti súvisiace s monitorovaním (zabezpečenie miesta merania a pripojenia na zdroj energie), ako aj zachytenie rôznych rozptylových podmienok, je vhodné meranie realizovať počas osem týždňov rovnomerne rozdelených počas roka.

Monitorovať sa navrhujú nasledujúce parametre:

a) Indikatívne 8-týždňové meranie (pred a po výstavbe):

- oxid dusičitý NO₂ a oxidy dusíka NO_x,
- oxid uhoľnatý CO,
- tuhé častice PM₁₀,
- tuhé častice PM_{2,5}.

b) Meranie počas výstavby:

- oxid dusičitý NO₂ a oxidy dusíka NO_x,
- tuhé častice PM₁₀.

Počas monitorovania je nutné aj meranie intenzity dopravy a zloženia dopravného prúdu (osobné a nákladné vozidlá) na cestných komunikáciách. Sledovať sa majú aj meteorologické parametre (teplota vzduchu, rýchlosť vetra, smer vetra, relatívna vlhkosť vzduchu, atmosférický tlak vzduchu, atmosférické zrážky, bilancia žiarenia (doplnkové meranie pri indikatívnom 8-týždňovom meraní)).

Monitoring bioty - flóra

Na ploche úseku stavby diaľnice D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bolo vymedzených celkovo 77 polygónov s biotopmi európskeho alebo národného významu s veľkosťou plochy od 0,004 ha po 4,55 ha. Ide o biotopy Br6 Brehové porasty deväťsilov (6430), Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek, Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) a Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (*91E0). Z nich biotop Br6 sa vyskytuje len maloplošne, v mozaike s biotopom Kr9.

Hlavným cieľom monitoringu je zistiť vplyv realizácie stavby a jej prevádzky na zmeny v druhovom zložení spoločenstiev jednotlivých biotopov. Patrí tu potenciálne ochudobňovanie o citlivé druhy a na druhej strane nežiadúce obohacovanie spoločenstiev o druhy ruderalne a invázne. Nezanedbateľným cieľom je aj zisťovanie priamych dopadov stavby pri jej realizácii na plochy mimo vytýčeného záberu stavby prevádzkovou činnosťou (prejazdy techniky, deponovanie materiálov a odpadov a pod.). Časovo je monitoring plánovaný na tri etapy: pred výstavbou, počas výstavby, počas prevádzky. Dĺžka monitoringu počas prevádzky je navrhnutá na základe požiadavky organizácie ochrany prírody na dostatočne dlhé obdobie, aby bol dosiahnutý relevantný výsledok aj s prihliadnutím na iné pôsobiace vplyvy (napr. prirodzené výkyvy v jednotlivých sezónach, nepredvídateľné vplyvy počasia, rýchlosť šírenia inváznych druhov drevín, ľudských aktivít a pod.) v súlade s odporúčaniami metodiky pre daný predmet monitoringu.

Monitoring biotopov

Na trase je vytypovaných 5 miest na monitoring biotopov:

- **Monitorovacia lokalita 1** - Polygón 14 biotopu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (*91E0); RÚSES: NRBk Rieka Kysuca, NRBc Ľadonhora - Brodnianka; Poloha (WGS84): 49.266453N; 18.751187E; Úsek stavby: km 13,500 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí porast v nive Kysuce, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na polovici šírky porastu prilahlej k existujúcej komunikácii. Vykonávateľ monitoringu spresní vymedzenie lokality tak, aby monitoring zaberal časť plochy v mieste stavby a časť mimo nej. Na prvej časti bude realizovaný monitoring pred výstavbou, na druhej počas výstavby a prevádzky.

- **Monitorovacia lokalita 2** - Polygón 29 biotopu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (*91E0); RÚSES: NRBk Rieka Kysuca, GL Lužný les pri Rudinke; Poloha (WGS84): 49.278269 N; 18.762623E; Úsek stavby: km 15,100 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí porast v nive Kysuce na jej pravom brehu, v ktorom je plánovaný záber stavbou naprieč porastom. Vykonávateľ monitoringu spresní vymedzenie lokality tak, aby monitoring zaberal časť plochy v mieste stavby a časť mimo nej na jednej alebo druhej strane stavby. Na prvej časti bude realizovaný monitoring pred výstavbou, na druhej počas výstavby a prevádzky. Monitorovaciu lokalitu je možné posunúť južným smerom tak, aby zasahovala do polygónu 27, tvoreného biotopom Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek v kombinácii s biotopom Br6 Brehové porasty devätsilov.

- **Monitorovacia lokalita 3** - Polygón 51 biotopu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek; RÚSES: NRBk Rieka Kysuca; Poloha (WGS84): 49.306427N; 18.79717E; Úsek stavby: km 19,100 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí brehový porast Kysuce na jej pravom brehu, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na polovici šírky porastu prilahlej k rieke. Vykonávateľ monitoringu spresní vymedzenie lokality tak, aby monitoring zaberal časť plochy v mieste stavby a časť mimo nej. Na prvej časti bude realizovaný monitoring pred výstavbou, na druhej počas výstavby a prevádzky.

- **Monitorovacia lokalita 4** - Polygón 65 biotopu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek; RÚSES: NRBk Rieka Kysuca; Poloha (WGS84): 49.319456N; 18.80058E; Úsek stavby: km 20,500 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí brehový porast Kysuce a nívne porasty na jej pravom brehu, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na tretine šírky porastu odvrátenej od rieky. Vykonávateľ monitoringu spresní vymedzenie lokality tak, aby monitoring zaberal časť plochy v mieste stavby a časť mimo nej. Na prvej časti bude realizovaný monitoring pred výstavbou, na druhej počas výstavby a prevádzky.

- **Monitorovacia lokalita 5** - Polygón 73 biotopu Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510); RÚSES: NRBk Veľký Javorník - Kysucké Beskydy; Poloha (WGS84): 49.278269 N; 18.762623E; Úsek trasy: km 21,600 alebo 21,700 D3

Monitorovaciu lokalitu tvoria travinno-bylinné spoločenstvá na pravom brehu Kysuce, založené relatívne nedávno na opustenej ornej pôde, v ktorých je plánovaný záber v okrajovej časti rozsiahleho polygónu biotopu privrátenej k rieke. Vykonávateľ monitoringu spresní vymedzenie lokality tak, aby monitoring zaberal časť plochy v mieste stavby a časť mimo nej. Na prvej časti bude realizovaný monitoring pred výstavbou, na druhej počas výstavby a prevádzky. Monitoring v tejto monitorovacej lokalite spočíva čiastočne aj v sledovaní zmien v druhovom zložení biotopu vplyvom pravidelného obhospodarovania plochy mimo stavby, a teda aj zlepšovania kvality biotopu.

Vo všetkých prípadoch treba pre monitoring vytýčiť stacionárne plochy, resp. línie, zasahujúce do plochy stavby i mimo nej a v zmysle metodiky vykonať monitoring v čase pred výstavbou, počas nej a po jej dokončení trikrát počas vegetačného obdobia. Tretí monitoring počas sezóny je dôležitý najmä z hľadiska výskytu invázných druhov, ktoré sa vyskytujú temer vo všetkých polygónoch biotopov a ich výskyt je sústredený do obdobia v druhej polovici vegetačného obdobia. Monitoring treba vykonať v zmysle technických podmienok metodiky pre monitoring biotopov (str. 35, 36).

Monitoring chránených a ohrozených druhov

Počas mapovania biotopov (2023) nebol zistený výskyt chránených alebo ohrozených rastlín, rovnako neboli zistené v rámci prieskumu chránených a ohrozených druhov (HBH Projekt spol. s r. o., 2020), avšak ich výskyt to nevylučuje. Počas prieskumu Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (HBH Projekt spol. s r. o., 2020) tí istí autori uvádzajú v jednom zo zápisov druh diablík močiarny (*Calla palustris*) v oblasti polygónu 51, ktorý však nebol napriek pozornému prieskumu potvrdený. Preto pri monitoringu biotopov treba venovať v tomto smere osobitnú pozornosť polygónu 51 v monitorovacej lokalite 3, kde bol skôr indikovaný výskyt druhu diablík močiarny (*Calla palustris*), ktorý sa tu môže prípadne objaviť.

Monitoring inváznych druhov

V trase navrhovanej stavby boli zistené invázne druhy rastlín a drevín v zmysle prílohy č. 2a vyhlášky MŽP SR č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov pohánkovec (*Fallopia* sp.), boľševník obrovský (*Heracleum mantegazzianum*), netýkavka žliazkatá (*Impatiens glandulifera*), zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*) a javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*). Okrem druhov, ktoré sú oficiálne vyhlásené za invázne, sú na mnohých miestach prítomné, na veľkých plochách agát biely (*Robinia pseudoacacia*), astra novobelgická (*Aster novi-belgii*), ježatec laločnatý (*Echinocystis lobata*), slnečnica hluznatá (*Helianthus tuberosus*), či netýkavka malokvetá (*Impatiens parviflora*), z ktorých sa navrhuje do monitoringu zahrnúť aj agát, nakoľko ide o výrazný druh, ovplyvňujúci stanovište, ktorý je dôležitým indikátorom pri určovaní lesných biotopov podľa metodiky Mapovanie lesných biotopov. Metodický pokyn (2013). Celkovo bolo v tomto úseku narátaných 11 druhov inváznych nepôvodných druhov. Pre tento monitoring je potrebné v zmysle metodiky zamerať a zakresliť do mapy výskyt a šírenie inváznych druhov počas celého monitoringu raz za vegetačné obdobie - v letnom alebo jesennom období, kedy sú dotknuté druhy ľahko identifikovateľné. Najmä kvôli potenciálnemu šíreniu drevín sa navrhuje toto realizovať v priebehu rokov pred a počas výstavby, ako aj minimálne 5 rokov po začatí prevádzky (postačí 1 x po piatich rokoch), okrem prvého mapovania po začiatku prevádzky.

Vzhľadom k doteraz zistenému rozsahu výskytu inváznych druhov rastlín a drevín, ktoré sa vyskytujú kontinuálne v celom úseku stavby v brehových porastoch a na mnohých miestach aj mimo nich, nezdá sa byť účelné monitorovať ich výskyt v zmysle metodiky, čo je v súlade aj s požiadavkou CHKO Kysuce. Navrhuje sa, aby bol monitoring inváznych druhov realizovaný len na monitorovacích plochách biotopov, ako aj na plochách stavebných dvorov (ZS) a depónií humusu (SH). Keďže veľká časť týchto plôch je navrhovaná v území s výskytom inváznych druhov rastlín, navrhuje sa, aby bol monitoring v tejto časti realizovaný na plochách ZS-1 - 8, SH-1 - 5, SH-7, ktoré sú situované na plochách, kde sa v súčasnosti invázne druhy nevyskytujú, aby bolo možné ich budúci výskyt zistiť a nadväzne ich aj odstraňovať. Ide o plochy v prvej polovici úseku, nakoľko v druhej časti sú všetky tieto plochy navrhnuté v území s výskytom inváznych druhov rastlín.

Rozsah monitoringu je daný rozsahom záberu (veľkosť plochy zápisu, prípadne dĺžka transektov). Predpokladaný časový rozsah a frekvencia je orientačná a vyjadruje čas nevyhnutne strávený v teréne pri zbieraní údajov za jeden rok monitoringu pre jednotlivé predmety monitoringu. K nim je potrebné prirátavať nevyhnutný čas na rekognoskáciu terénu, spracovanie výsledkov, prípravu čiastkových a záverečných správ. Celkový rozsah bude tiež daný dĺžkou obdobia výstavby a konečnou dĺžkou monitoringu počas prevádzky. Minimálny rozsah 5 rokov po ukončení a sprevádzkovaní stavby vyplýva zo stanoviska Správy CHKO Kysuce č. CHKOKY/116/001/2021/PD,ZV, zo dňa 02.03.2021, resp. stanoviska Správy CHKO Kysuce č. CHKOKY/408_001/2017_PD_EP, predloženého k Oznámeniu 8a. Časový rozsah monitoringu bude navrhnutý v Projekte monitoringu v rámci dokumentácie DSP (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

Monitoring bioty - fauna

Projekt monitoringu fauny je spracovaný pre lokality, kde boli v procese prípravy a hodnotenia vplyvov stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto vyhodnotené potenciálne riziká s reálnym, resp. vysoko pravdepodobným vplyvom počas prípravy, výstavby a prevádzky plánovanej stavby. Je spracované pre tie skupiny/druhy živočíchov, ktoré boli vyhodnotené ako dotknuté potenciálnymi a reálnymi vplyvmi na základe údajov z projektovej prípravy, inventarizácie druhov a biotopov v trase stavby, migračnej štúdie a ďalších podkladov.

Časovo je monitoring plánovaný na tri etapy: pred výstavbou, počas výstavby, počas prevádzky. Dĺžka monitoringu počas prevádzky je navrhnutá na dostatočne dlhé obdobie, aby bol dosiahnutý relevantný výsledok aj s prihliadnutím na iné pôsobiace vplyvy (napr. prirodzené výkyvy v jednotlivých sezónach, nepredvídateľné vplyvy počasia, ľudských aktivít a pod.) v súlade s odporúčaniami príslušnej metodiky pre daný predmet ochrany.

Podľa cieľových predmetov monitoringu, časového obdobia výkonu a použitých metód sa monitoring navrhuje v členení na nasledovné časti:

- A. Monitoring vodných živočíchov rieky Kysuca (pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky),
- B. Monitoring fauny hydricko-terestrického biokoridoru rieky Kysuca (pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky),
- C. Monitoring migračných objektov počas prevádzky (počas prevádzky),
- D. Monitoring kolízií s dopravou/bariérou počas prevádzky (počas prevádzky),
- E. Operatívny monitoring počas výstavby (počas výstavby).

A. *Monitoring vodných živočíchov rieky Kysuca (pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky)*

Monitoring je zameraný na vodné druhy národného a európskeho významu viazané na vodný ekosystém Kysuce. Ichtyofauna bude sledovaná v celkovom spektre (*Osteichthyes*, *Petromyzontes*), nakoľko nie je možný cielený monitoring konkrétnych druhov. Z iných skupín budú zahrnuté druhy rak riečny (*Astacus astacus*) a korytko riečne (*Unio crassus*) ako indikačné druhy s potenciálnym rozšírením na Kysuci.

Cieľom je sledovať zmeny v druhovom spektre rýb a v populáciách druhov spôsobené trvalými a dočasnými vplyvmi pri realizácii úprav koryta rieky Kysuca a premostení Kysuce a prítokov (záber a narušenie biotopu, znečistenie vody).

Výber monitorovacích lokalít zahŕňa úseky vodného toku prirodzeného charakteru umiestnené pod úsekom plánovaných stavebných zásahov s vplyvom na vodný ekosystém (úpravy toku, mostné objekty).

Monitoring sa navrhuje v etape pred výstavbou a počas výstavby v rozsahu určenom príručkou TP 050. V etape prevádzky sa odporúča monitoring po dobu min. 1 rok až 3 roky. Zber dát bude realizovaný v období jar až jeseň.

- *Monitorovacia lokalita A1 - Hydrický koridor Kysuca - koryto rieky (Brodno) - poloha (WGS84): stred polygónu 49.259587N 18.750754E; úsek stavby: km 12,600 - 13,800 D3*

Monitorovaciú lokalitu tvorí rieka Kysuca pod úsekom, v ktorom sa plánuje obojstranná úprava koryta (SO 362) a demontáž existujúceho mosta do Vrania. Polygón kopíruje brehy rieky, úsek je dlhý 250 m, šírka zavodneného koryta v úseku je cca 25 - 30 m.

- *Monitorovacia lokalita A2 - Hydrický koridor Kysuca - koryto rieky (Kysucké Nové Mesto) - poloha (WGS84): stred polygónu 49.2902403N, 18.7811761E; úsek stavby: km 16,800 - 17,100 D3*

Monitorovaciú lokalitu tvorí rieka Kysuca pod úsekom, v ktorom sa plánuje obojstranná úprava koryta (SO 364A) a premostenie Kysuce diaľnicou D1 (SO 235). Polygón kopíruje brehy rieky, úsek je dlhý 200 m, šírka zavodneného koryta v úseku je 35 - 45 m.

- *Monitorovacia lokalita A3 - Hydrický koridor Kysuca - koryto rieky (Povina) - poloha (WGS84): stred polygónu 49.318750N 18.801464E; úsek stavby: km 20,300 - 20,600 D3*

Monitorovaciu lokalitu tvorí rieka Kysuca pod úsekom, v ktorom sa plánuje obojstranná úprava koryta (SO 364C) a premostenia Podhájskeho potoka (SO 201) a Kysuce (SO 202). Polygón kopíruje brehy rieky, úsek je dlhý 280 m, šírka zavodneného koryta sa pohybuje od 25 do 50 m.

B. Monitoring fauny hydricko-terestrického biokoridoru rieky Kysuca (pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky)

Monitoring je zameraný na semiakvatické druhy viazané na vodný ekosystém Kysuce, brehy a sprievodnú vegetáciu so zameraním na druhy národného a európskeho významu zo skupiny obojživelníkov, vtákov a druhy európskeho významu vydra riečna (*Lutra lutra*) a bobor vodný (*Castor fiber*). Cieľom je sledovať zmeny v populáciách druhov spôsobené trvalými a dočasnými vplyvmi pri realizácii úprav koryta rieky Kysuca a premostení Kysuce a prítokov (záber a narušenie biotopu, znečistenie vody, vyrušovanie).

Výber monitorovacích lokalít zahŕňa úseky vodného toku a brehov prirodzeného charakteru s vyvinutou sprievodnou vegetáciou umiestnené pod úsekom plánovaných stavebných zásahov s vplyvom na vodný ekosystém (úpravy toku, mostné objekty).

Osobitne sa navrhuje monitoring druhu brehuľa hnedá (*Riparia riparia*), u ktorej plánovaná stavba spôsobí zánik kolónie na Kysuci, za účelom prípadného zabezpečenia náhradnej lokality a ochrany hniezdiacich vtákov v čase hniezdenia až do doby likvidácie biotopu.

Monitoring sa navrhuje v etape pred výstavbou a počas výstavby v rozsahu určenom príručkou TP 050, v etape prevádzky sa odporúča monitoring po dobu min. 1 rok až 3 roky. Zber dát bude realizovaný v období skorá jar - jeseň so zachytením jarnej a jesennej migrácie obojživelníkov, hniezdenia a rozmnožovania (vtáky, cicavce), a v zimnom období (vydra riečna, zimujúce vtáky).

- **Monitorovacia lokalita B1 - NRBk Rieka Kysuca - koryto rieky, brehy, brehová vegetácia (Kysucká brána)** - poloha (WGS84) začiatok 49.265167N 18.750367E, koniec 49.276060N, 18.760709E; úsek stavby: km 13,500 - 14,800 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí hydricko-terestrický biokoridor rieky Kysuca v úseku, kde je v súbehu s ľavým brehom plánovaná trasa diaľnice D3. Úsek začína nad plánovanou úpravou Kysuce (SO 362) a končí pod plánovaným premostením Kysuce (SO 230) a úpravou Kysuce (SO 364A). V rámci úseku sa nachádza premostenie Kysuce železnicou. Bude použitá pásová metóda monitoringu, transekt je dlhý cca 1500 m, bude sledovať vodný tok Kysuce. Monitoring bude realizovaný väčšinou v podmienkach sprievodnej vegetácie a brehu toku. Vzhľadom na umiestnenie stavby sa odporúča viesť transekt pravým brehom.

- **Monitorovacia lokalita B2 - NRBk Rieka Kysuca - koryto rieky, štrkové lavice, brehy a brehová vegetácia (Kysucké Nové Mesto)** - poloha (WGS84) začiatok 49.293738N, 18.782543E, koniec 49.305156N, 18.796619E; úsek stavby: km 17,300 - 18,800 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí hydricko-terestrický koridor rieky Kysuca v úseku, kde je v súbehu s ľavým brehom plánovaná trasa diaľnice D3 (estakáda). Úsek začína nad miestom plánovaného premostenia Kysuce (SO 233) a úpravy Kysuce (SO 364A) a končí pod miestom plánovaného mosta ponad Kysucu (SO 237) a úpravy koryta Kysuce (SO 364B). V úseku sa nachádzajú dva existujúce mosty. Bude použitá pásová metóda monitoringu, transekt je dlhý cca 1000 m, bude sledovať vodný tok Kysuce. Monitoring bude realizovaný väčšinou v podmienkach sprievodnej vegetácie a brehu toku. Vzhľadom na umiestnenie stavby sa odporúča viesť transekt pravým brehom.

- **Monitorovacia lokalita B3 - NRBk Rieka Kysuca - koryto rieky, brehy, brehová vegetácia (Povina)** - poloha (WGS84) začiatok 49.315511N 18.801684E, koniec 49.321708N, 18.802156E; úsek stavby: km 20,200 - 20,800 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí hydricko-terestrický koridor rieky Kysuca v úseku, kde je v súbehu s pravým brehom toku navrhnutá trasa diaľnice D3. Úsek začína pri obci Povina a končí v priestore navrhovaného odklonu a úpravy Kysuce (SO 364C). Úsek je dlhý cca 600 m. Monitorovacia lokalita sa navrhuje z dôvodu evidovanej prítomnosti bobra vodného (*Castor fiber*) a predpokladaného

priameho zásahu do jeho biotopu obojstrannou úpravou brehov (cca úsek stavby v km 20,700 - 20,800). Cieľom monitoringu v etape pred výstavbou je overenie prítomnosti druhu v úseku so zameraním na aktívne nory v časti biotopu, ktorý bude likvidovaný počas stavby. V etape výstavby sa navrhuje overenie rozmnožovania v úseku dotknutom úpravou za účelom úspešného vyvedenia mláďat (časové usmernenie výkonu prác na úprave Kysuce v mieste aktívnej nory). V etape prevádzky bude sledovaná prítomnosť a správanie druhu po strate časti biotopu.

- *Monitorovacia lokalita B4 - Kolónia brehule riečnej (Riparia riparia)* - poloha (WGS84) stred 49.323150N, 18.801950; úsek stavby: km 20,900 - 21,100 D3

Monitorovaciu lokalitu tvorí hydricko-terestrický koridor rieky Kysuca v ohybe toku, kde sa plánuje odklon koryta rieky z dôvodu vedenia trasy D3 a úprava koryta (SO 364C). Ide o úsek cca 200 m, kde je podľa aktuálnych poznatkov Správy CHKO Kysuce evidovaná kolónia brehule hnedej (*Riparia riparia*) v počte cca 50 hniezdiacich párov. Biotop kolónie bude likvidovaný počas výstavby v dôsledku úpravy koryta rieky Kysuca v tomto úseku (SO 364C). Navrhuje sa monitoring kolónie za účelom overenia aktuálneho stavu a početnosti populácie v etape pred výstavbou za účelom návrhu novej náhradnej hniezdnej lokality. V etape výstavby sa navrhuje monitoring hniezdnej aktivity za účelom zabezpečenia úspešného vyvedenia mláďat (časové usmernenie výkonu prác na úprave Kysuce v dotknutom úseku). V etape prevádzky sa monitoring nenavrhuje, lokalita bude likvidovaná.

C. *Monitoring migračných objektov počas prevádzky*

Monitoring bude sledovať reálnu účinnosť migračného objektu pre druhy veľkých šeliem, doplnkovo aj vydry riečnej a ďalších živočíchov v období prevádzky. Vyhodnocuje sa funkčnosť prechodov na základe frekvencie pohybu jedincov v prechodoch, správania jedincov v konkrétnych častiach objektov a vo vzťahu k navádzacím prvkom. Cieľom je identifikovať preferencie druhov, nefunkčné a rušivé prvky, prekážky, pasce, stav navádzacej zelene a pod. za účelom návrhu a vykonania opatrení.

Monitoring bude realizovaný počas prevádzky. Monitoring sa odporúča vykonávať v období min. 5 rokov na základe Projektu monitoringu (časť M01, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

- *Monitorovacia lokalita C1 - Migračný profil Kysucká brána - poloha: daná polohou mostu a ekoduktu po realizácii; úsek stavby: km 13,300 - 13,600 D3*

Monitorovaciu lokalitu tvorí priestor ekoduktu (SO 248), ktorý prekonáva železniciu a cestu I/11 a migračného objektu - mostu, ktorým D3 prekonáva železniciu a cestu I/11 (SO 228). Cieľom je overenie funkčnosti prechodu v migračnom profile Kysucká brána. Navrhuje sa použitie metódy automatického snímania priestoru migračných prechodov (ekodukt, most), zaznamenávania stôp na monitorovacom páse (ekodukt), sledovania pobytových znakov v širšom migračnom priestore medzi podmostím, ekoduktom a oplotením železničnej stanice a sledovania mortality v neoplotenom úseku preložky cesty I/11 (cca 150 m), ktorý nadväzuje na severovýchodný okraj ekoduktu. Predmetom monitoringu sú: vlk dravý (*Canis lupus*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), vydra riečna (*Lutra lutra*), jeleň lesný (*Cervus elaphus*).

- *Monitorovacia lokalita C2 - Migračný profil Povina - Podhájsky potok - poloha: daná polohou mostu po realizácii; úsek stavby: km 21,339 D3*

Monitorovaciu lokalitu tvorí priestor mostného objektu (SO 201), ktorým diaľnica prekonáva Podhájsky potok nad sútokom s Kysucou. Cieľom je overenie funkčnosti jedného z prechodov v migračnom profile Povina. Monitoring bude realizovaný metódou nepretržitého automatického zaznamenávania snímacou technikou (fotopasce, kamerové systémy) a sledovania pobytových stôp. Predmetom monitoringu sú: vlk dravý (*Canis lupus*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), vydra riečna (*Lutra lutra*), jeleň lesný (*Cervus elaphus*).

- **Monitorovacia lokalita C3 - Migračný profil Povina - Kysuca** - poloha: daná polohou mostu po realizácii; úsek stavby: km 22,049 D3

Monitorovacia lokalitu tvorí priestor mostného objektu (SO 202), ktorým diaľnica prekonáva Kysucu pri Kysuckom Lieskovci. Cieľom je overenie funkčnosti jedného z prechodov v migračnom profile Povina. Monitoring bude realizovaný metódou nepretržitého automatického zaznamenávania snímacou technikou (fotopasce, kamerové systémy) a sledovania pobytových stôp. Predmetom monitoringu sú: vlk dravý (*Canis lupus*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), vydra riečna (*Lutra lutra*), jeleň lesný (*Cervus elaphus*).

- **Monitorovacia lokalita C4 - Migračný profil Povina - cesta I/11** - poloha: úsek cesty I/11 v km 431,230 až km 430,040; úsek stavby: km 21,200 - 22,000 D3

Monitorovacia lokalitu tvorí úsek cesty I/11, v ktorom je navrhnutá inštalácia inteligentného výstražného dopravného značenia na zníženie mortality živočíchov v migračnom profile Povina. Lokalita nadväzuje na migračné objekty SO 201 (monitorovacia lokalita C2) a SO 202 (monitorovacia lokalita C3). Cieľom je overiť funkčnosť značenia, t.j. zistiť mieru úmrtnosti živočíchov na ceste I/11 vybavenej značením po prechode uvedenými migračnými objektmi so zameraním na migrujúce druhy/skupiny živočíchov. Popri cieľových druhoch (veľké šelmy, vydra riečna) sa zaznamenávajú aj ostatné druhy usmrtených stavovcov zistené pri kontrolách. Monitoring mortality v tomto úseku bude prebiehať v etape prevádzky, t. j. po uvedení stavby D3 do prevádzky a výstražného dopravného značenia na ceste I/11 do prevádzky po dobu 5 rokov. Predmetom monitoringu sú: vlk dravý (*Canis lupus*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), vydra riečna (*Lutra lutra*), kopytníky, iné druhy stavovcov.

D. Monitoring kolízií s dopravou/bariérou počas prevádzky

Monitoring bude zameraný na sledovanie potenciálnych úhynov v dôsledku kolízií s dopravnými prostriedkami a prekážkami (stavebné objekty, protihlukové steny, zábrany pre vtáky) na diaľnici D3 počas prevádzky. Monitoring sa sústreďí na riek Kysuca ako preferovanú migračnú líniu vtáctva. Monitorovacími lokalitami budú miesta, kde trasa D3 križuje tok Kysuce. Monitorovacia lokalitu tvorí mostný objekt a transekty pod oboma okrajmi mosta.

Monitoring bude vykonaný počas prevádzky, prebehne 3 x v 1. roku prevádzky v období od jari do jesene so zameraním na obdobie ťahu a hniezdne obdobie. V prípade potreby, ak sa preukáže vysoká miera kolízií a malá účinnosť bariér, prípadne prvkov zvyšujúcich ich viditeľnosť a potreba prijatia dodatočných opatrení, vykoná sa aj v ďalšom roku po vykonaní opatrení.

Monitorovacie lokality:

- D1 - km 15,000 SO 230 (premostenie diaľnicou) Oškerda,
- D2 - km 17,200 SO 233 (premostenie diaľnicou) Kysucké Nové Mesto - juh,
- D3 - km 18,900 SO 237 (premostenie diaľnicou) Kysucké Nové Mesto - sever,
- D4 - km 19,800 SO 238 (premostenie cestou III/2053) Povina,
- D5 - km 22,049 SO 202 (premostenie diaľnicou) Kysucký Lieskovec.

Predmetom monitoringu budú uhynuté vtáky, uhynuté netopiere a iné uhynuté stavovce.

E. Operatívny monitoring počas výstavby

Počas výstavby bude prebiehať monitoring v rámci environmentálneho dozoru v spolupráci s kontrolnou činnosťou stavebného dozoru. Pri havarijných stavoch, stavebných prácach zasahujúcich priamo do vodných tokov, alebo realizovaných v ich bezprostrednej blízkosti, pri ktorých bude dochádzať k terénnym úpravám, hĺbeniu stavebných jám, prechode mechanizmov korytom, alebo brehmi, bude monitoring zameraný na operatívne zistenie negatívnych vplyvov na faunu na konkrétnom úseku stavby a budú navrhnuté okamžité opatrenia zamerané na zmiernenie týchto vplyvov výstavby v spolupráci s územne príslušným pracoviskom ŠOP SR (Správa CHKO Kysuce, Správa NP Malá Fatra) a s dodávateľom stavby. Predmetom monitoringu sú: ichtyofauna (*Osteichthyes*, *Petromyzontes*), rak riečny (*Astacus astacus*), korytko riečne (*Unio crassus*), obojživelníky (*Amphibia*),

vydra riečna (*Lutra lutra*), bobor vodný (*Castor fiber*), brehuľa hnedá (*Riparia riparia*) a ďalšie druhy živočíchov národného a európskeho významu, pokiaľ budú dotknuté aktuálnou, resp. mimoriadnou situáciou.

Monitoring vôd

Monitoring vody sleduje množstvo, kvalitu a režim povrchových a podzemných vôd pred výstavbou, počas výstavby a uvedenia do prevádzky diaľnice za účelom kontroly predpokladaného vplyvu a eliminácie prípadných environmentálnych rizík.

Monitoring povrchových vôd

Monitoring kvality povrchových vodných tokov sa navrhuje predovšetkým v miestach potenciálneho zdroja ohrozenia ich kvality (premostenie, úprava toku, vyústenie kanalizácie), a to pred a za takýmto miestom. Monitorovacie miesta povrchových vôd uvádza nasledujúca tabuľka.

Cestný km	Predmet monitorovania	Lokalizácia
12,510	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, premostenie toku	Lokalita č. 1 (1a, 1b) - Brodňanka nad premostením (SO 227) a pred zaústením do Kysuce
12,850-13,350	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, úprava toku	Lokalita č. 2 (2a, 2b) - Kysuca nad úpravou toku (SO 362 časť 2) a pod úpravou toku
14,850-15,050	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, úprava toku, premostenie toku v PHO II. st. (VZ Rudina)	Lokalita č. 3 (3a, 3b) - Kysuca nad premostením (SO 230) a pod úpravou toku (SO 364, časť 08)
16,950-17,45	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, premostenie a úprava toku	Lokalita č. 4 (4a, 4b) - Kysuca nad premostením (SO 233) a úpravou toku (SO 364) a pod úpravou toku Kysuce
19,640-19,820	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, úprava toku, premostenie toku v PHO II. st. (VZ Kysucké Nové Mesto)	Lokalita č. 5 (5a, 5b) - Kysuca nad úpravou toku (SO 364 časť 11) a pod premostením (SO 238)
20,650-21,250	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, úprava toku	Lokalita č. 6 (6a, 6b) - Kysuca nad úpravou toku (SO 364 časť 12) a pod úpravou
21,339	Únik znečisťujúcich látok pri stavebnej činnosti a prevádzke diaľnice, premostenie toku	Lokalita č. 7 (7a, 7b) - Podhájsky potok nad premostením (SO 201) a pod premostením

Nasledujúca tabuľka uvádza časový plán monitorovania povrchových vôd.

Cest. km	Lokalizácia	Sledované parametre	Odporúčaný čas odberu (mesiac)	Intervaly odberov (rok)		
				pred výstavbou	počas výstavby	počas prevádzky
12,510	Lokalita č. 1 - Brodňanka nad premostením (SO 227) a pred zaústením do Kysuce	kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
12,850 13,350	Lokalita č. 2 - Kysuca nad úpravou toku (SO 362 časť 2) a pod úpravou toku	kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
14,850 15,050	Lokalita č. 3 - Kysuca nad premostením (SO 230) a pod úpravou toku (SO 364, časť 08)	kvalita vody + biologické prvky	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
16,950 17,450	Lokalita č. 4 - Kysuca nad premostením (SO 233) a úpravou toku (SO 364) a pod úpravou toku Kysuce	kvalita vody + biologické prvky	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
19,640 19,820	Lokalita č. 5 - Kysuca nad úpravou toku (SO 364 časť 11) a pod premostením (SO 238)	kvalita vody + biologické prvky	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
20,650 21,250	Lokalita č. 6 - Kysuca nad úpravou toku (SO 364 časť 12) a pod úpravou	kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
21,339	Lokalita č. 7 - Podhájsky potok nad premostením (SO 201) a pod	kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x

Monitoring sa bude vykonávať rok pred začiatkom stavby, počas trvania výstavby a rok po uvedení stavby do prevádzky.

Nasledujúca tabuľka uvádza časový plán monitorovania biologických prvkov kvality.

Charakteristika	Časový plán			Doporučený čas odberu (mesiac)
	Pred výstavbou	Počas výstavby	Prevádzka	
Bentické bezstavovce	2 x	2 x	2 x	IV., IX.
Fytobentos	2 x	2 x	2 x	VI., VIII.
Makrofyty	2 x	2 x	2 x	IV., IX.
Fytoplanktón	2 x	2 x	2 x	VI., VIII.

Poznámka: Pri odberoch biologických prvkov je potrebné merať: teplotu vody, teplotu vzduchu, pH, vodivosť, rozpustený kyslík. Počas prevádzky je potrebné uskutočniť monitoring 2x za rok (12 mesiacov po uvedení do prevádzky). Ďalší monitoring biologických prvkov kvality je potrebné uskutočniť v prípade, ak sa preukázal významný vplyv na vodný útvar.

Monitoring podzemných vôd

Do návrhu monitoringu podzemných vôd boli zahrnuté vybrané objekty nachádzajúce sa v ochrannom pásme II. stupňa VZ Rudina - studňa ŠR-2 a monitorovacie vrt HG-1 a HG-2, ktoré boli vybudované v rámci doplnkového inžinierskogeologického prieskumu (Grenčíková, 2022), objekty nachádzajúce sa v ochrannom pásme II. stupňa VZ Radoľa (vodný zdroj č. 02 a 05 - domové studne zaevidované v rámci podrobného inžinierskogeologického prieskumu diaľnice D3 v úseku 16,880-19,280 (Grenčíková, 2019)) a vo vodnom zdroji Radoľa - Za kaštieľom, ktorý sa v súčasnosti nevyužíva. Vo vodnom zdroji Kysucké Nové Mesto sa navrhuje sledovať studne S-1 a S-2 a monitorovací vrt HGP-1. Návrh monitorovacích bodov monitoringu podzemných vôd uvádza nasledujúca tabuľka.

Cest.km	Predmet monitorovania	Lokalizácia
14,650	Únik znečisť. látok pri staveb. činnosti	Lokalita č. 1 - VZ Rudina (studňa ŠR-2)
15,200		Lokalita č. 1 - VZ Rudina (monit. vrt HG-2 nad cestou v smere prúdenia)
15,220		Lokalita č. 1 - VZ Rudina (monit. vrt HG-1 pod cestou v smere prúdenia)
17,550		Lokalita č. 2 - VZ Radoľa č. 02
17,800		Lokalita č. 2 - VZ Radoľa za Kaštieľom
17,820		Lokalita č. 2 - VZ č. 05
19,750		Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto - studňa S-1
19,850		Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto - studňa S-2
20,150		Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto - monit. vrt HGP-1

Cieľom navrhovaného monitorovacieho systému bude sledovanie vývoja kvality a kvantity podzemnej vody na vybraných miestach pred výstavbou, počas výstavby aj prevádzky diaľnice D3.

Pred výstavbou sa zdokumentuje východiskový stav v navrhnutých monitorovacích miestach 2x v hydrologicky odlišných stavoch (suché obdobie, zvýšený až vysoký vodný stav).

Počas obdobia výstavby a prevádzky sa bude monitoring realizovať 4 x ročne a v prípade vzniku havárie podľa vyhodnotenia havarijného stavu bude realizovaný operatívny monitoring so zameraním na druh a rozsah znečistenia.

Časový plán monitorovania podzemných vôd uvádza nasledujúca tabuľka.

Cest.km	Lokalizácia	Sledované parametre	Odporúčaný čas odberu (mesiac)	Intervaly odberov (rok)		
				pred výstavbou	počas výstavby	počas prevádzky
14,650	Lokalita č. 1 - VZ Rudina (studňa ŠR-2)	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
15,200	Lokalita č. 1 - VZ Rudina (monit. vrt HG-2 nad cestou v smere prúdenia)	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
15,220	Lokalita č. 1 - VZ Rudina (monit. vrt HG-1 pod cestou v smere prúdenia)	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
17,550	Lokalita č. 2 - VZ Radoľa č. 02	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
17,800	Lokalita č. 2 - VZ Radoľa za Kaštieľom	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
17,820	Lokalita č. 2 - VZ č. 05	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
19,750	Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto studňa S-1	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
19,850	Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto studňa S-2	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x
20,150	Lokalita č. 3 - VZ Kysucké Nové Mesto monit. vrt HGP-1	hladina, kvalita vody	III., V., IX., XI.	2 x	4 x	4 x

Geotechnický monitoring diaľnice D3

Predmetná stavba diaľnice D3 je situovaná v pomerne zložitých geologických podmienkach, ktoré boli overené v etapách orientačného, podrobného a doplnkového inžinierskogeologického prieskumu. Základným predpokladom na dôkladnú analýzu geotechnických rizík je, okrem IG prieskumu, aj geotechnický monitoring. Monitoring umožňuje predvídať a obmedzovať vznik nežiaducich javov (nepriaznivý vývoj stability svahov, väčšie deformácie násypových telies, nepriaznivý vývoj staticky dôležitých stavebných konštrukcií a pod.) a znižovať z nich plynúce škody.

Na základe zhodnotenia inžinierskogeologických, geotechnických a hydrogeologických pomerov v trase diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto z realizovaných inžiniersko-geologických prieskumov sa navrhuje realizovať geotechnický monitoring v náročných úsekoch s návrhom vysokých násypov a oporných múrov.

V etape doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu v trase diaľnice D3 bol realizovaný geotechnický monitoring v rozsahu meraní režimu hladiny podzemnej vody v hydrogeologických vrtoch.

Návrh geotechnického monitoringu je podrobnejšie riešený v rámci dokumentácie DSP v časti M02 Projekt GT monitoringu (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023).

Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania ročných správ a záverečných správ za celé monitorovacie obdobie zhotoviteľom monitoringu navrhovateľovi. Na základe operatívneho, ako i komplexného, vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 39 ods. 3 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. navrhovateľ povinný v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

XI. Záver

Na základe priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie, na základe stanovísk a vyjadrení predložených v priebehu posudzovania vplyvov na životné prostredie ku správe o hodnotení a oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti, doplňujúcim informáciám, záznamu zo spoločného verejného prerokovania navrhovanej zmeny činnosti, ako i samotných dokumentácií, rozhodnutia zo zisťovacieho konania a určeného rozsahu hodnotenia, terénnej obhliadky, odborných vedomostí a poznatkov o procese posudzovania vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú zmenu činnosti a danej posudzovanej problematiky na realizáciu odporúčam odsúhlasiť navrhovaný variant uvedený v správe o hodnotení za podmienky splnenia opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností uvedených v kapitole „Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností“ tohto odborného posudku. Za takejto podmienky je možné konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti je prijateľná a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva zrealizovateľná a v predmetnom území únosná.

Bratislava, 21. 08. 2024

Mgr. Tomáš Černohous