

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK v realizácii JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

NÁZOV STAVBY

DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

OBJEDNÁVATEĽ



**NÁRODNÁ
DIAĽNIČNÁ
SPOLOČNOSŤ**

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

SPRÁVA O HODNOTENÍ VPLYVOV

<p>PROJEKTANT OBJEKTU</p>	DOPRAVOPROJEKT, a.s., divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava			
	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	RNDr. Dorota Martinková	PODPIS <i>Martinková</i>	
	VYPRACOVAL	Kolektív	PODPIS	
	KONTROLOVAL	RNDr. Dorota Martinková	PODPIS <i>Martinková</i>	
	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY			
KRAJ: ŽILINSKÝ		OKRES: Žilina, Kysucké Nové Mesto	DÁTUM	12.2023
KATASTRÁLNE ÚZEMIE: Budatín, Považský Chlmec, Brodno, Vranie, Rudinka, Oškerda, Rudina, Radoľa, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota, Povina, Kysucký Lieskovec			FORMÁT	
NÁZOV ČASTI			MIERKA	
SPRÁVA O HODNOTENÍ VPLYVOV			STUPEŇ PD	EIA
			Č. ZÁKAZKY	7865-00
NÁZOV PRÍLOHY			Č. SÚPRAVY	Č. PRÍLOHY
SPRÁVA O HODNOTENÍ				01

OBSAH

A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE	7
A.I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	7
A.I.1 Názov	7
A.I.2 Identifikačné číslo	7
A.I.3 Sídlo	7
A.I.4 Meno, priezvisko, adresa, tel. číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa.....	7
A.I.5 Meno, priezvisko, adresa, tel. číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	7
A.II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	8
A.II.1 Názov	8
A.II.2 Účel	8
A.II.3 Užívateľ	8
A.II.4 Charakter navrhovanej činnosti.....	8
A.II.5 Umiestnenie navrhovanej činnosti	8
A.II.6 Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti.....	9
A.II.7 Dôvod umiestnenia v danej lokalite	10
A.II.8 Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.....	10
A.II.9 Varianty navrhovanej činnosti.....	10
<i>Stručná chronológia procesu prípravy navrhovanej stavby.....</i>	<i>10</i>
<i>Varianty navrhovanej činnosti posudzované v predkladanej správe o hodnotení</i>	<i>16</i>
A.II.10 Popis technického a technologického riešenia.....	17
A.II.11 Celkové náklady (orientačné)	38
A.II.12 Dotknutá obec	38
A.II.13 Dotknutý samosprávny kraj.....	38
A.II.14 Dotknuté orgány	38
A.II.15 Povoľujúci orgán	39
A.II.16 Rezortný orgán	39
A.II.17 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	39
A.II.18 Vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	39
B. ÚDAJE O PRIAMÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA	39
B.I. POŽIADAVKY NA VSTUPY	39
B.I.1 Pôda (záber ostatných plôch)	39
B.I.2 Voda.....	40
B.I.2.1. Odber vody.....	40
B.I.2.2. Zdroj vody.....	40
B.I.2.3. Spotreba vody celkom.....	40
B.I.3 Suroviny	40
B.I.4 Energetické zdroje	42
B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru.....	42
B.I.6 Nároky na pracovné sily.....	47
B.I.7 Nároky na zastavané územia	47
B.I.8 Iné nároky	48
B.II. ÚDAJE O VÝSTUPOCH	48

B.II.1 Ovzdušie - hlavné zdroje znečistenia ovzdušia	48
B.II.2 Odpadové vody	49
B.II.3 Odpady	49
B.II.4 Hluk a vibrácie	57
B.II.5 Žiarenie a iné fyzikálne polia	58
B.II.6 Zápach a iné výstupy	58
C. KOMPLEXNÁ CHARAKTERISTIKA A HODNOTENIE VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA	58
C.I. VYMEDZENIE HRANÍC DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	58
C.II. CHARAKTERISTIKA SÚČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA .	58
C.II.1 Geomorfologické pomery územia	59
C.II.2 Geologické pomery	59
C.II.2.1 Geologické a inžinierskogeologické pomery	59
C.II.2.2 Inžinierskogeologické pomery územia	61
C.II.2.3 Geodynamické javy a seizmicita územia	63
C.II.2.4 Zdroje nerastných surovín	64
C.II.2.5 Stav znečistenia horninového prostredia	65
C.II.3 Pôdne pomery	70
C.II.3.1. Kvalita pôd	70
C.II.3.2 Náchylnosť pôd na mechanickú a chemickú degradáciu	74
C.II.3.3 Kvalita a stupeň znečistenia pôd	75
C.II.4 Klimatické pomery	75
C.II.5 Ovzdušie – stav znečistenia ovzdušia	76
C.II.6 Hydrologické pomery	78
C.II.6.1 Povrchové vody	78
C.II.6.2 Podzemné vody	80
C.II.6.3 Termálne a minerálne vody	83
C.II.6.4 Pramene a zdroje vôd	84
C.II.6.5 Vodohospodársky chránené územia	85
C.II.6.6 Stav znečistenia povrchových a podzemných vôd	88
C.II.7 Fauna a flóra	94
C.II.7.1 Fauna	94
C.II.7.2 Flóra a vegetácia	98
C.II.7.3 Chránené, vzácne a ohrozené biotopy a druhy	99
C.II.7.4 Významné migračné koridory živočíchov	102
C.II.8 Krajina	105
C.II.8.1 Štruktúra krajiny	105
C.II.8.2 Scenéria krajiny	105
C.II.8.3 Krajinný obraz	105
C.II.9 Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma	106
C.II.9.1 Národná sieť chránených území (podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny)	106
C.II.9.2 Európska sieť chránených území (Natura 2000)	107
C.II.9.3 Medzinárodná sieť chránených území	108
C.II.9.4 Chránené stromy	108
C.II.10 Územný systém ekologickej stability	108
C.II.11 Obyvateľstvo	110
C.II.11.1 Demografické údaje	110
C.II.11.2 Zdravotný stav obyvateľstva	111
C.II.11.3 Sídla	112

C.II.11.4 Priemysel	114
C.II.11.5 Poľnohospodárstvo	115
C.II.11.6 Lesné hospodárstvo	116
C.II.11.7 Rekreácia a cestovný ruch	117
C.II.11.8 Doprava	117
C.II.11.9 Infraštruktúra	121
C.II.12 Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	122
C.II.13 Archeologické náleziská	122
C.II.14 Paleontologické náleziská a významné geologické lokality	124
C.II.15 Charakteristika existujúcich zdrojov znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie	125
C.II.15.1. Zaťaženie prostredia hlukom	125
C.II.15.2. Zaťaženie prostredia vibráciami	125
C.II.15.3. Zaťaženie prostredia žiarením	125
C.II.15.4. Zaťaženie prostredia nelegálnymi skládkami odpadov	126
C.II.15.5. Zaťaženie prostredia inváznymi druhmi rastlín	126
C.II.16 Komplexné zhodnotenie súčasných environmentálnych problémov	126
C.II.17 Celková kvalita životného prostredia – syntéza negatívnych a pozitívnych faktorov	127
C.II.17.1 Zraniteľnosť horninového prostredia	127
C.II.17.2 Zraniteľnosť povrchových a podzemných vôd	128
C.II.17.3 Zraniteľnosť pôd	128
C.II.17.4 Zraniteľnosť ovzdušia	129
C.II.17.5 Zraniteľnosť fauny a flóry a ich biotopov	129
C.II.17.6 Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka	129
C.II.18 Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala	130
C.II.18.1 Vplyvy na obyvateľstvo	130
C.II.18.2 Doprava	130
C.II.18.3 Hluk	132
C.II.18.4 Vplyvy na ovzdušie	132
C.II.18.5 Vplyvy na pôdy	133
C.II.18.6 Vplyvy na vodu	133
C.II.18.7 Vplyvy na biotu	133
C.II.18.8 Funkčné využitie územia a sídla	133
C.II.19 Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou	133
C.III. HODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A ODHAD ICH VÝZNAMNOSTI	135
C.III.1 Vplyvy na obyvateľstvo	135
C.III.1.1 Vplyv hluku z dopravy na obyvateľstvo	135
C.III.1.2 Vplyv emisií z dopravy na obyvateľstvo	141
C.III.1.3 Vplyv vibrácií z dopravy na obyvateľstvo	144
C.III.1.4 Vplyvy prírodnej rádioaktivity – radónové riziko	146
C.III.1.5 Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti	147
C.III.1.6 Narušenie pohody a kvality života	148
C.III.1.7 Vplyv na verejné zdravie	150
C.III.1.8 Prijateľnosť činnosti pre obce	152
C.III.2 Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery	153
C.III.2.1 Skládky, antropogénne návažky	155
C.III.2.2 Vplyv na geodynamické javy	158
C.III.2.3 Vplyvy na osobitne chránené objekty v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.)	159

C.III.3 Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy	159
C.III.4 Vplyvy na ovzdušie.....	164
C.III.5 Vplyvy na vodné pomery	164
C.III.5.1 Vplyvy na povrchové vody.....	164
C.III.5.2 Vplyvy na podzemné vody	169
C.III.5.3 Vplyvy na vodné zdroje	170
C.III.6 Vplyvy na pôdu	173
C.III.7 Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy	174
C.III.7.1 Vplyvy na chránené, vzácne, ohrozené druhy a ich biotopy.....	177
C.III.7.2 Vplyvy na migračné koridory živočíchov	186
C.III.8 Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	188
C.III.9 Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma.....	189
C.III.9.1 Vplyvy na územia národnej siete chránených území	190
C.III.9.2 Vplyvy na územia sústavy Natura 2000.....	190
C.III.10 Vplyvy na územný systém ekologickej stability.....	200
C.III.11 Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme	203
C.III.11.1 Vplyvy na poľnohospodárstvo.....	203
C.III.11.2 Vplyvy na lesné hospodárstvo.....	206
C.III.11.3 Vplyvy na priemyselnú výrobu	207
C.III.11.4 Vplyvy na sídla.....	207
C.III.11.5 Vplyvy na dopravu.....	212
C.III.11.6 Vplyvy na rekreáciu, cestovný ruch a služby	222
C.III.12 Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.....	223
C.III.13 Vplyvy na archeologické náleziská, riziká výskytu nevybuchnutej munície	223
C.III.14 Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	224
C.III.15 Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	224
C.III.16 Iné vplyvy diaľnice D3 (kumulatívne vplyvy)	224
C.III.16.1 Kumulatívne vplyvy počas výstavby a prevádzky diaľnice D3	225
C.III.16.2 Kumulatívne vplyvy diaľnice D3 a plánovaných aktivít v území.....	227
C.III.17 Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území	229
C.III.18 Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi	229
C.III.19 Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie	231
C.IV. OPATRENIA NAVRHNUTÉ NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	234
C.IV.1 Územnoplánovacie opatrenia	234
C.IV.2 Technické a technologické opatrenia.....	234
C.IV.2.1 Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu	234
C.IV.2.2 Opatrenia na ochranu pracovníkov pred zvýšeným ožiarением z radónu	235
C.IV.2.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd	236
C.IV.2.4 Opatrenia na ochranu ovzdušia	238
C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami	242
C.IV.2.6 Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu.....	246
C.IV.2.7 Opatrenia na ochranu pôdneho fondu	251
C.IV.2.8 Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny	252
C.IV.2.9 Opatrenia na ochranu archeologických pamiatok	252
C.IV.3 Organizačné a prevádzkové opatrenia	253
C.IV.5 Vyjadrenie k technicko – ekonomickej realizovateľnosti opatrení	253
C.V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	253

C.V.1	Tvorba súboru kritérií so zreteľom na charakter, veľkosť a rozsah navrhovanej činnosti, technológiu a umiestnenie a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	253
C.V.2	Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty	255
C.V.3	Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	256
C.VI.	NÁVRH MONITORINGU A POPROJEKTOVEJ ANALÝZY	257
C.VI.1.	Návrh monitoringu od začatia výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti	257
C.VI.2.1	Všeobecné zásady monitoringu zložiek životného prostredia	258
•	Monitorovacie body pred výstavbou – súčasný stav	260
•	Monitorovacie body počas výstavby	261
•	Monitorovacie body po dokončení – počas prevádzky	261
a)	Indikatívne 8-týždňové meranie (pred a po výstavbe)	261
b)	Meranie počas výstavby	261
C.VI.2.	Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok	270
C.VII.	METÓDY POUŽITÉ V PROCESE HODNOTENIA VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽP A SPÔSOB A ZDROJE ZÍSKAVANIA ÚDAJOV O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V ÚZEMÍ, KDE SA MÁ NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ REALIZOVAŤ	271
C.VIII.	NEDOSTATKY A NEURČITOSTI V POZNATKOCH, KTORÉ SA VYSKYTLI PRI VYPRACÚVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ	271
C.IX	PRÍLOHY K SPRÁVE O HODNOTENÍ	273
C.X.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	274
C.X.1	Základné informácie o zámere	274
C.X.2	Stručný popis navrhovaného technického riešenia	275
C.X.3	Súhrn najzávažnejších vplyvov a opatrení	280
C.X.4	Plnenie podmienok rozsahu hodnotenia	284
C.XI	ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ PODIEĽALI	299
C.XII.	ZOZNAM DOPLŇUJÚCICH ANALYTICKÝCH SPRÁV A ŠTÚDIÍ	299
C.XIII.	DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRAVNENÉHO ZÁSTUPCU SPRACOVATEĽA SPRÁVY O HODNOTENÍ A NAVRHOVATEĽA	303

A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

A.I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

A.I.1 Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

A.I.2 Identifikačné číslo

35 919 001

A.I.3 Sídlo

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

A.I.4 Meno, priezvisko, adresa, tel. číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Mgr. Tomáš Mateička

Riaditeľ úseku prípravy

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel.č.: 02/583 111 11

A.I.5 Meno, priezvisko, adresa, tel.číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Za navrhovateľa:

Vo veciach technických:

Ing. Martina Juhásová
Špecialista investičnej prípravy
e-mail: martina.juhasova@ndsas.sk
Tel.č.: 02/583 111 11

Vo veciach environmentálnych:

Mgr. Marcel Lofaj
Vedúci oddelenia environmentálnych činností
e-mail: marcel.lofaj@ndsas.sk
Tel.č.: 02/583 111 11

Ing. Ágnes Agócssová, PhD.
Špecialista environmentálnych činností
e-mail: agnes.agocsova@ndsas.sk
Tel.č.: +421 2 5831 1424
Mobil: +421 911 421 384

A.II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**A.II.1 Názov****Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto****A.II.2 Účel**

Účelom realizácie navrhovanej diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto je vybudovanie kapacitnej, rýchlej, bezpečnej a plynulej 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.

A.II.3 Užívateľ

Dopravná verejnosť

Správca: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

A.II.4 Charakter navrhovanej činnosti

Stavba Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto predstavuje novú činnosť v území.

A.II.5 Umiestnenie navrhovanej činnosti

Predkladané varianty navrhovanej stavby sú umiestnené na území Žilinského kraja, v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto.

Trasa navrhovanej stavby prechádza cez katastrálne územia miest a obcí:

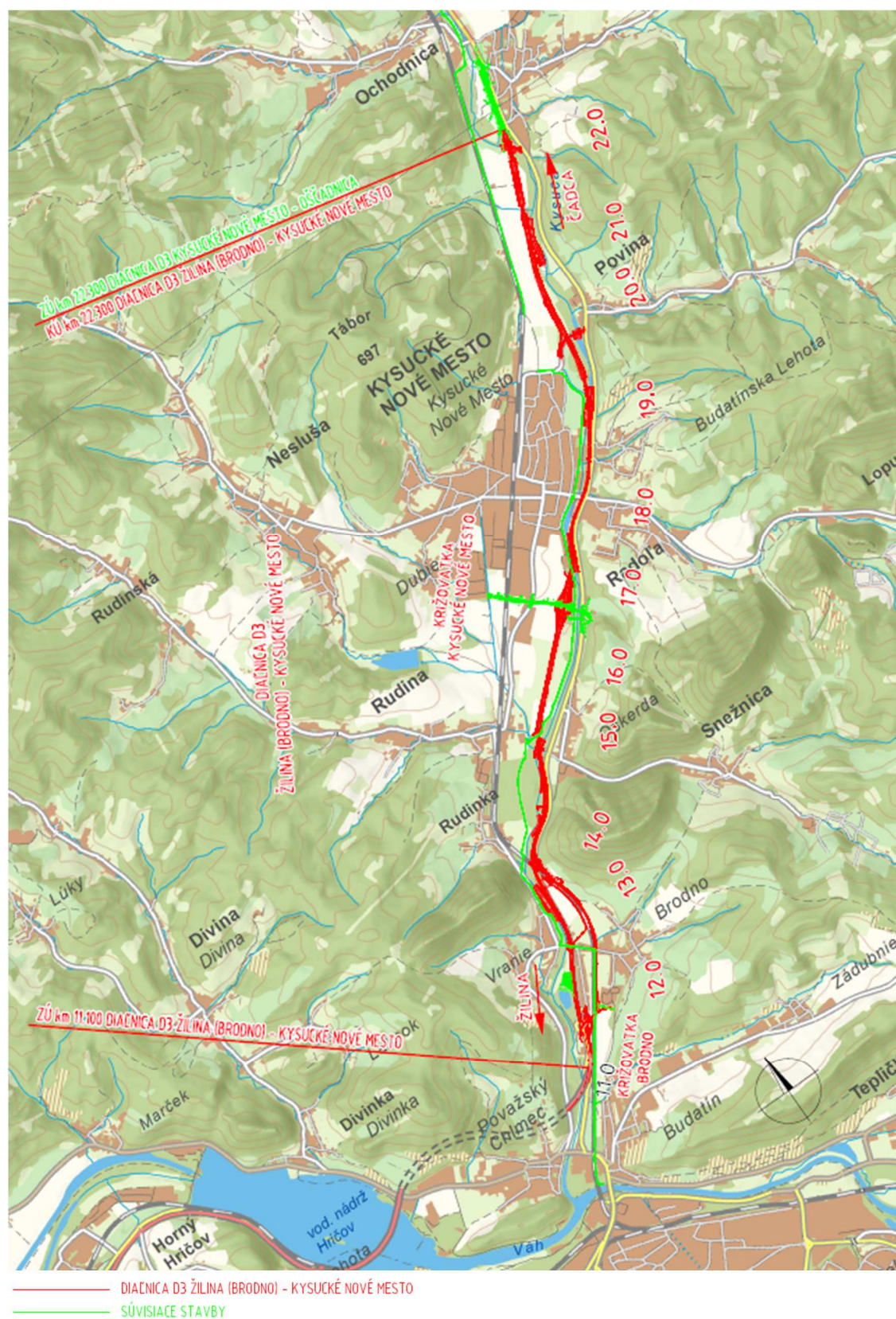
Okres Žilina: mesto Žilina (katastrálne územie: Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno),

Okres Kysucké Nové Mesto: mesto Kysucké Nové Mesto (katastrálne územie: Budatínska Lehota, Oškerda, Kysucké Nové Mesto), obce: Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec

Zoznam dotknutých parciel v trvalom, dočasnom a ročnom zábere je pre veľký rozsah uvedený na konci dokumentu.

Tab.č. 1 Základné identifikačné údaje miest a obcí

Okres/mesto/obec	IČO	Kód okresu/mesta/obce
Žilina		511
Žilina	00321796	517402
Kysucké Nové Mesto		504
Kysucké Nové Mesto	00314099	509256
Povina	00314200	509370
Rudinka	00314269	509434
Radoľa	00623814	580791
Kysucký Lieskovec	00314081	509264

A.II.6 Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Obr. č. 1 Prehľadná situácia navrhovanej činnosti

A.II.7 Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Diaľnica D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľnice D3 (predtým diaľnica D18), ktorá začína v Hričovskom Podhradí a končí na hranici s Poľskom v Skalitom. Je súčasťou diaľničného ťahu D1 – D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Skalité.

Základná koncepcia trasy diaľnice D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité – štátna hranica SR/PL bola potvrdená Uznesením vlády SR č. 882/2008 zo dňa 03.12.2008.

Diaľnica D3 má prepojiť hlavné mesto Slovenskej republiky – Bratislavu po diaľnici D1, od križovatky Hričovské Podhradie po diaľnici D3, so severom republiky po hranice SR/PL. Za hranicou SR/PL (Zwardoň) sa diaľnica D3 napája na poľskú rýchlostnú cestu S1. Výhľadovo sa diaľnica D3 v križovatke Svrčinovec napojí na plánovanú rýchlostnú cestu R5, ktorá sa za hranicou SR/ČR napojí na českú rýchlostnú cestu I/11. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever – juh E75. Taktiež je v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR. Súlad s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentami, ktorými je SR viazaná, zabezpečuje Ministerstvo dopravy SR (ďalej len MD SR).

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.

Poloha diaľnice bola jednoznačne stanovená v predchádzajúcich dokumentáciách a bola potvrdená stanoviskom posudzujúceho orgánu MŽP SR a rozhodnutím o umiestnení stavby (ÚR). Koridor pre umiestnenie stavby je zároveň vymedzený v dotknutej územno-plánovacej dokumentácii. Jedná sa o celospoločensky najpriateľnejšie riešenie.

Plánovaná diaľnica D3 v kompletnej trase, vrátane diaľničných križovatiek, privádzača a sprievodnej komunikácie I/11, predstavujú verejnoprospešné stavby. Diaľnica podporuje sídelný rozvoj a v budúcnosti bude tvoriť súčasť hlavného dopravného koridoru medzi centrami regiónu v rámci nosnej severo – južnej sídelnej osi.

Stavba projektu diaľnica D3 je v celoštátnom záujme a súlade s národnými dokumentmi.

A.II.8 Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Začiatok výstavby – po roku 2026

Koniec výstavby – predpokladaná lehota výstavby 3 roky

Ukončenie prevádzky – nie je určené

A.II.9 Varianty navrhovanej činnosti

Stručná chronológia procesu prípravy navrhovanej stavby

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 spracovávanía 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 súbežnej cesty (preložka cesty I/11) boli navrhnuté vo variante I v priestore Kysuckého Nového Mesta. Pri konzultáciách a rokovaní 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 súbežnej 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 súbežnej cesty medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom v celej jej dĺžke. Jej vedenie bolo pôvodne navrhnuté po pravej strane údolia Kysuce. Prechod intravilánmi Rudiny, Rudinky a Vrania, spolu s náročnosťou technického riešenia pri Vraní, boli výraznými negatívami tohto riešenia.

V modifikovanom riešení ostala súbežná cesta v úseku od Kysuckej brány po Povinu v polohe súčasnej cesty I/11. Od Kysuckej brány v smere na Žilinu bolo navrhnuté vybudovanie súbežnej 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 (ďiaľnica) 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 50-100m),
- 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 50-150m),
- 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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. 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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. 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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

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 (ENVICONSULT 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 betónáž). 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.

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 súhlasí 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 č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant 1 povrchový (subvariant 1A = so zachovaním čerpaciej 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 je 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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ (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 č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“. 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 polovici roka 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 doktnutých 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. Dodanie kompletnej projektovej dokumentácie sa predpokladá v decembri 2023.

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), ktoré obsahovalo zhrnutie doteraz vypracovanej projektovej dokumentácie stavby a popísaný stav, ku ktorému viedli zmeny vykonané v priebehu predchádzajúceho obdobia.

Na predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti MŽP SR vydalo Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 7120/2021-6.6/ac-R zo dňa 17.05.2021 (právoplatnosť nadobudlo 25.06.2021), v

ktorom rozhodlo, že **stavba sa bude posudzovať** 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. Rozsah hodnotenia č.7120/2021-6.6./ac-RH na uvedenú činnosť bol vydaný dňa 19.8.2021, ktorý určil navrhovateľovi **zabezpečiť vypracovanie správy o hodnotení** vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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.

Varianty navrhovanej činnosti posudzované v predkladanej správe o hodnotení

V súlade s Rozsahom hodnotenia č. 7120/2021-6.6/ac-RH zo dňa vydaným 19.08.2021 sa na podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ určujú nasledujúce varianty:

Nulový variant (stav bez realizácie navrhovanej činnosti) – ďalej Variant 0

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 spojniciou so zvyškom cestnej siete.

Variant uvedený v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti (2021) – ďalej 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:

1. 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.
2. 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 (október 2023) vo výstavbe.
3. 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.

4. 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 je predmetom posudzovania v tejto správe o hodnotení vplyvov ako Variant 1.

A.II.10 Popis technického a technologického riešenia

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 hanica – 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:

Tab.č. 2 Mostné objekty na existujúcej ceste I/11

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

Zdroj: mapový poratál CDB

Podjazd je miesto mimoúrovňového križovania s dĺžkou väčšou ako 2m, kde cesta prechádza popod inú cestu alebo iný stavebný prvok. V zodpovedajúcom úseku cesty I/11 sa nenachádzajú žiadne podjazdy.

Priepust je cestný objekt s kolmou svetlosťou otvoru do 2m vrátane, slúžiaci spravidla k prevedeniu stálej alebo občasnej vody, potrubných alebo iných vedení telesom cesty. V predmetnom úseku cesty I/11 sú CDB evidované nasledujúce objekty priepustov:

Tab.č. 3 Priepusty na existujúcej ceste I/11

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

Priepusty							
IČ	Kilometrické stanič. zač. objektu v km	Druh objektu	Tvar priepustu	Materiál priepustu	Dĺžka - priepustu	Svetlosť A	Svetlosť B
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

Zdroj: mapový poratál CDB

Železničné priecestie je miesto križovania cesty so železničnou sieťou. 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:

Tab.č. 4 Oporné a zárubné múry na existujúcej ceste I/11

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

Zdroj: mapový poratál CDB

*V smere staničenia cesty I/11 (t.j. proti smeru staničenia diaľnice D3)

Ochrana obyvateľstva pred nadmerným hlukom je riešená objektami protihlukových stien:

Tab.č. 5 Protihlukové steny na existujúcej ceste I/11

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

Zdroj: mapový poratál CDB

*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. Posledné zverejnené sčítanie dopravy je z roku 2015.

Tab.č. 6 Sčítanie dopravy na ceste I/11 z roku 2015

RPDI 2015							
cesta	sč. úsek	od	do	T	O	M	spolu
I/11	90309	Žilina	kri.s III/2055 v Oškerde	4711	15339	95	20145
I/11	90308	kr.s III/2055 v Oškerde	zač.intr.KNM	5126	16552	65	21743
I/11 intr.	90292	zač.intr.KNM	kr.s III/2054, III/2052	4171	15084	53	19308
I/11 intr.	90291	kr.s III/2054, III/2052	kri III/2053, koniec intr.KNM	4394	9406	86	13886
I/11	90290	kri III/2053, koniec intr.KNM	kri.s III/2051 Kysucký Lieskovec	3529	10642	15	14186

Zdroj : SSC

T-ťažká doprava, O – osobná doprava, M - motocykle

Ostatné sčítanie dopravy prebehlo v roku 2022 a podľa údajov z Cestnej databanky sa na ceste I/11 realizuje nasledovný objem dopravy:

Tab.č. 7 Sčítanie dopravy na ceste I/11 z roku 2022

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

Zdroj: Cestná databanka

T-ťažká doprava, O – osobná doprava, M - motocykle

Od roku 2015 je z predchádzajúcich tabuliek zrejмый nárust intenzity dopravy v jednotlivých sčítacích úsekoch o cca 14%.

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 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.

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).

Diaľnica D3 v km 11,100 – 22,300

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 Kysucký 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 (2023) vo výstavbe) trasa ďalej prechádza medzi čistiarňou odpadových vôd v KNM a riekou Kysuca, križuje

rieku 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 spojzdenia 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.

Šírkové usporiadanie diaľnice D3

Diaľnica D3 je navrhnutá v šírkovom usporiadaní, ktoré odpovedá kategórii D 24,5/80:

- stredný deliaci pás		= 3,00 m
- vnútorné vodiace pružky	2 x 0,50	= 1,00 m
- jazdné pruhy	4 x 3,50	= 14,00 m
- vonkajšie vodiace pružky	2 x 0,25	= 0,50 m
- spevnená krajnica	2 x 2,50	= 5,00 m
- nespevnená krajnica	2 x 0,50	= 1,00 m

spolu voľná šírka 24,50 m

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.

Diaľnica bude postavená bežným spôsobom, na zemnom telese, alebo objektoch (steny a mosty), ktoré teleso nahrádzajú.

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 rasti 1,25x1,25 m. Následne sa svah zahumusuje a položí sa naň bio degradovateľná rohož a zatrávni hydroosevom.

Stabilita všetkých svahov je posúdená stabilitnými výpočtami.

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

Riešenie odvodnenia

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, | dĺžky 40,3 m |
| - km 13,68000 – 14,65000 D3 vpravo, | dĺžky 970 m |
| - km 16,38125 – 16,73750 D3 vpravo, | dĺžky 356 m |
| - km 16,38750 – 16,74375 D3 vľavo, | dĺžky 356 m |
| - km 0,017500 – 0,31000 vetva B vpravo, | dĺžky 292,5 m |

Nespevnené priekopy (vsakovaco-odparovacie)

- | | |
|--|--------------|
| - km 11,66770 – 11,75000 D3 vľavo, | dĺžky 82,3 m |
| - km 0,22500 – 0,35625 vetva A vpravo, | dĺžky 131 m |

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.

Priepusty

Na diaľnici D3 sú navrhnuté tri rámové priepusty IZM (1500x1500x2000 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 (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.

Vybavenie diaľnice D3

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

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 ostnatého drôtu. Pletivo bude zapustené pod terén 0,3 m, aby zver oplotenie nepodliezala. Veľkosť ôk pletiva sa navrhuje max. 10x10 cm. Spodná časť pletiva je do výšky 0,7 m nad terénom a 0,3 m pod terénom doplnená o pletivo s veľkosťou ôk 2,5x2,5 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. Mimoúrovňové križovatky, ktoré sú súčasťou predmetného úseku D3, boli podrobne technicky navrhnuté, zdokumentované, zanalyzované a dopravne posúdené.

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 vyradovací 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 odpája 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 vyradovací 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 odpája 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.

Šírkové usporiadanie dvojpruhových (jednosmerných) križovatkových vetiev A, B, C, D križovatky Kysucké Nové Mesto:

- jazdné pruhy	$2 \times 3,50 = 7,00$ m
- vodiace pružky	$2 \times 0,25 = 0,50$ m
- spevnená krajnica	$2 \times 0,25 = 0,50$ m
- nespevnená krajnica	$2 \times 0,50 = 1,00$ m
spolu voľná šírka	9,00 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 pružku).

Preložka cesty I/11

Popri objekte diaľnice D3 (SO 103) je to najdôležitejší cestný objekt. 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 prispôsobené 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 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.

Rozsah a základné parametre všetkých navrhovaných cestných objektov je uvedený v tabuľke č. 8.

Mostné objekty, ekodukty

Dispozičné riešenie mostných objektov vychádza z morfológie terénu, typu premostňovaných prekážok a zo smerového a výškového vedenia navrhovanej diaľnice D3 v kategórii D 24,5/80. Mostné objekty premostňujú 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 premostňujúcim 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 technológiu výstavby. Menšie mosty sú navrhované ako jednopóľové s prefabrikovanými nosníkmi. Väčšie mosty sú navrhované ako viacpoľové spojité konštrukcie. V priečnom reze sú navrhnuté mosty ako doskové, trámové a komorové. V jednom prípade pri premostení 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 rímoch sú navrhované oceľové bezpečnostné záchytné zariadenia - mostné i zábradľové zvodidlá s úrovňou zachytenia 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 pôsobiacich. Povrchové odvodnenie mostovky je zabezpečené mostnými odvodňovačmi a odvodnenie izolácie systémovými trubkami. 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.

Technológia výstavby mostov

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 zaväzácim 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 oplotením pre zver je 80,00 m. Stavebný objekt sa navrhuje zakladať hlbkovo na pilótach votknutých do zdravých hornín.

Rozsah a základné parametre navrhovaných mostných objektov je uvedený v tabuľke č. 9.

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.

Rozsah a základné parametre navrhovaných zárubných a oporných múrov je uvedený v tabuľke č. 10.

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). Rozsah a základné parametre navrhovaných objektov protihlukových stien je uvedený v tabuľke č. 11.

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.

V rámci dokumentácie boli spracované aj hydrotechnické výpočty rieky Kysuca bez diaľnice D3 a s diaľnicou D3 a bolo preukázané, že stavba diaľnice D3 nebude mať negatívny vplyv na povodňové prietoky na Kysuci.

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.

Rozsah a základné parametre navrhovaných úprav vodných tokov je uvedený v tabuľke č. 12.

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.

Rozsah a základné parametre preložiek inžinierskych sietí je uvedený v tabuľkách č. 13 a 14.

Tab.č. 8 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	
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	NDS, a.s.
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	
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

Tab.č. 9 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, integrovaný 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	ĽM: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: 12,55- 11,25 PM: 11,25- 13,25	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	NDS, a.s.
242	Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne	Spojité trémové 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, dvojtrémové, 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	ĽM: 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	

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
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

Tab.č. 10 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 pilótovej 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 pilótovej 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 pilótovej 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 pilótovej 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 km 1,845-1,957 obojstranne	Obojstranný dvojstupňový oporný múr: 1. stupeň - dolný: vystužený oporný múr s kotveným lícovým	238,0	8,5	1232,0	

SO	Názov stavebného objektu	Typ konštrukcie popis	Dĺžka konštrukcie (m)	Výška konštrukcie (m)	Plocha konštrukcie (m ²)	Budúci správca
		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				

Tab.č. 11 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 2,400-2,779 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	

Tab.č. 12 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.

Tab.č. 13 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 prívodných 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 Radoľa	80,5 + 49,3	DN100 / DN200	HDPE / PVC	OÚ Radoľa
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 prívodných 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	OÚ Povina
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	

Tab.č. 14 Prehľadná tabuľka elektrických vedení

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka vedenia (m)	Typ vedenia	Materiál	Správca
Silnoprákové 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.l./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.l./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.l./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
Silnoprákové 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.l./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	SSE, a.s. Žilina
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	
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	
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 koľaj	10-AXEKVCEY 1x 500 mm2	
717	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 252,655	790	4x paralelne vn kábel pe každú koľaj	10-AXEKVCEY 1x 500 mm2	
719	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 254,627	1239	4x paralelne vn kábel pe každú koľaj	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				

A.II.11 Celkové náklady (orientačné)

Podľa Štúdie realizovateľnosti na stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa, časť Podklady a prieskumy/Náklady na stavbu (AFRY CZ, spol. s.r.o., 01/2023) celkové investičné náklady stavby boli vypočítané vo výške 457 235 510,- € (bez DPH, rezervy a valorizácie). Z toho stavebné práce predstavujú sumu 392 304 938,- €.

A.II.12 Dotknutá obec

Výstavbou diaľnice D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto budú dotknuté viaceré obce v Žilinskom kraji, v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto.

Tab.č. 15 Obce a mestá dotknuté výstavbou diaľnice D3

Kraj	Okres	Obec
Žilinský	Žilina	Žilina
	Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto
		Povina
		Rudinka
		Radofa
		Kysucký Lieskovec

A.II.13 Dotknutý samosprávny kraj

Stavbou diaľnice D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto je dotknutý Žilinský samosprávny kraj.

A.II.14 Dotknuté orgány

Dotknutým orgánom, v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je orgán verejnej správy, ktorého záväzný posudok, súhlas, stanovisko, alebo vyjadrenie, vydávané podľa osobitných predpisov, podmieňujú povolenie činnosti. V tejto súvislosti sú to:

Ministerstvo dopravy SR

Ministerstvo životného prostredia SR

Ministerstvo vnútra SR

Ministerstvo obrany SR

Úrad Žilinského samosprávneho kraja

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline

Pamiatkový úrad SR

Krajský pamiatkový úrad Žilina

Dopravný úrad, Divízia dráh a dopravy na dráhach

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Žilina

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Kysucké Nové Mesto

Obvodný banský úrad v Prievidzi

Okresný úrad Žilina:

Odbor krízového riadenia

Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Odbor starostlivosti o životné prostredie

Pozemkový a lesný odbor

Odbor výstavby a bytovej politiky

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto:

Odbor krízového riadenia

Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Odbor starostlivosti o životné prostredie

Pozemkový a lesný odbor

Odbor výstavby a bytovej politiky

A.II.15 Povoľujúci orgán

Povoľujúcim orgánom, v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je obec alebo orgán štátnej správy príslušný na vydanie rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

A.II.16 Rezortný orgán

Rezortným orgánom je v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. ústredný orgán verejnej správy, do ktorého pôsobnosti patrí navrhovaná činnosť, ktorého záväzný posudok, súhlas, stanovisko alebo vyjadrenie, vydávané podľa osobitných predpisov, podmieňujú povolenie navrhovanej činnosti.

V zmysle prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, tabuľky č. 13 Doprava a telekomunikácie, je rezortným orgánom Ministerstvo dopravy SR.

A.II.17 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa § 39a, zákona č. 50/1976 Zb. z. (stavebný zákon),
- Stavebné povolenie podľa § 66 zákona č. 50/1976 Zb. z. (stavebný zákon).

A.II.18 Vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Pri navrhovanej stavbe diaľnice „D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ sa nepredpokladajú vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice SR.

B. ÚDAJE O PRIAMÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA**B.I. POŽIADAVKY NA VSTUPY****B.I.1 Pôda (záber ostatných plôch)**

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch. Dočasný záber plôch bude súvisieť s výstavbou objektov pre zariadenie staveniska – hlavné, pomocné a vedľajšie stavebné dvory, skládky materiálu, humusovej skrývky, zábery pre inžinierske siete, ako aj manipulačné pásy pozdĺž budovanej komunikácie.

Navrhovaná trasa diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto je prevažne vedená cez poľnohospodárske pozemky, lokálne zasahuje aj do lesných pozemkov. V zábere stavby sú aj vodné plochy, zastavané plochy a nádvoria a ostatné plochy.

Poľnohospodárske pozemky využívané na dočasný záber počas výstavby diaľnice D3 budú po ukončení stavebných prác zrekultivované.

Celkový záber pôdy trasy diaľnice D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.č. 16 Celkový záber pôd v trase diaľnice D3

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

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)
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

Zdroj: DSP, Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Sprievodná správa (DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava, 2023)

B.1.2 Voda

B.1.2.1. Odber vody

Počas výstavby

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody k stavebným aktivitám a pitnej vody pre pracovníkov na stavbe a v stavebných dvoroch. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, na práce pri výstavbe, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie pracovných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti.

Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientov v trase diaľnice na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy.

Počas prevádzky

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky diaľnice, a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch diaľnice. Zásadné ovplyvnenie, alebo zmena súčasného systému zásobovania vodou v území sa pre potreby prevádzky diaľnice D3 v dotknutom území nepredpokladá.

B.1.2.2. Zdroj vody

Počas výstavby bude stavenisko zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody, balená voda). Technologická a úžitková voda sa bude odoberať z príľahlých recipientov (na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy).

B.1.2.3. Spotreba vody celkom

Na základe súčasných poznatkov nie je možné kvantifikovať celkovú spotrebu vody na realizáciu projektovaného diela. Táto problematika sa bude riešiť v realizačných projektoch alebo na úrovni dodávateľa stavby.

B.1.3 Suroviny

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, cement, betón, oceľ, oceľové laná a iné materiály. Presné množstvá materiálov nevyhnutných pri výstavbe budú vyčíslené zhotoviteľom stavebných prác na základe na základe použitých technologických postupov.

Počas výstavby

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia trasy diaľnice. Ide o stavbu s celkovým nedostatkom násypu. Nasledujúca tabuľka uvádza prehľad bilancie zemných prác v úseku diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto:

Tab.č. 17 Bilancie zemných prác diaľnice D3

Ukazovateľ	
Výkop použiteľný do násypov (m ³)	450 187
Výkop nevhodná zemina (m ³)	77 491
Násyp (m ³)	1 356 296
Prebytok (+) výkopu (m ³); Nedostatok (-) násypu (m ³)	-906 109

Zdroj: DSP, Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Sprievodná správa (DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava, 2023)

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. Násypové teleso sa bude podľa potreby budovať ako sendvičová konštrukcia, alebo zo zlepšených zemín tak, aby sa v maximálne možnej miere využili zeminy z výkopov. Treba však počítať aj s dovozom vhodných zemín do násypov. Pre založenie násypov na neúnosnom podloží a pri výskyte nevhodných zemín v podloží je navrhnutá výmena podložia.

Zemina z výkopov objektov sa odvezie priamo do trasy diaľnice. V prípade potreby medziskládky na uskladní (vysuší) v trase stavby.

Vzhľadom na nedostatok násypového materiálu z výkopov stavby, budúci zhotoviteľ stavby si vhodný násypový materiál zabezpečí z iných dostupných zdrojov. V prípade skoršieho alebo súčasného budovania stavby D3 Oščadnica – Čadca (Bukov) je možné so súhlasom stavebníka po úprave zrnitosti použiť do násypov alebo sanačných úprav aj výrub z tunela Horelica v objeme cca 100 000 m³. Podľa PD D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil (DSP, Basler & Hofmann Slovakia, 10/2020, Sprievodná správa, str.26) sa predpokladá umiestnenie prebytočnej vhodnej a podmiennečne vhodnej zeminy z výstavby diaľnice na pozemkoch vo vlastníctve NDS, a.s. v k.ú. Brodno (parcely 1220/155, 1013/66, 1013/114, 1220/161, 1013/69, 1013/111 na ploche cca 13 500 m²) a k.ú. Kysucké Nové Mesto (parcely 413/30, 413/39, 1686/140 až 365, 1703/251 až 466 na ploche do cca 50 000 m²).

Ďalšou možnosťou je dovoz násypového materiálu získaného pri razení tunela „Višňové“, ktorý je v súčasnej dobe uložený na dočasnej depónii v Sučanoch.

Materiál vyťažený pri razení tunela Považský Chlmec (ktorý je v súčasnosti už v prevádzke) bol trvale deponovaný v rámci terénnych úprav v lokalite nad tunelom v k.ú. Považský Chlmec, a preto nie je možné jeho využitie pre účely stavby diaľnice.

Na zabezpečenie násypového materiálu je možné použiť aj materiál z lomu Lopušné Pažite (vápenec, Kamenivo Nord 2, s.r.o. Bratislava) vo vzdialenosti cca 3 km od križovatky cesty I/11 s cestou III/2054 v Radoli.

Ako ďalšie zdroje možno využiť:

- Malá Bytča (štrkopiesky, Slovenské štrkopiesky, s.r.o. Veľký Slavkov),
- Kotešová – Sihot' – Oblazov (štrkopiesky, Obchod s palivami, s.r.o. Žilina),
- Varín (štrkopiesky, D.A.L. s.r.o. Považský Chlmec),
- Turie 1 (dolomit, PK Metrostav, a.s. Žilina),
- Jablonové (vápenec, Kamenivo Nord 2 s.r.o. Bratislava),
- Vrútky Dubná Skala (granodiorit, Eurovia – Kameňolomy s.r.o. Košice – Barca),
- Veľká Čierna – Baranová (dolomit, KSR – Kameňolomy SR s.r.o. Zvolen).

V zmysle Sprievodnej správy (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023), príloha č. 2 Prehľadné tabuľky je bilancia hlavných stavebných materiálov potrebných na výstavbu daného úseku diaľnice nasledovná:

Tab.č. 18 Bilancia hlavných stavebných materiálov potrebných na výstavbu diaľnice D3

Materiál	Merná jednotka	Množstvo
Betón	m ³	27 587
Oceľ	t	1 591
Vozovkové vrstvy – asfaltové zmesi	m ³	38 868
Vozovkové vrstvy – cementom stmelené zmesi	m ³	38 819
Vozovkové vrstvy – nestmelené vrstvy	m ³	61 231

Počas prevádzky

Počas prevádzky je potrebné počítať so surovinami na údržbu (napr. inertný posypový materiál na zimnú údržbu) a stavebný materiál na opravu komunikácie (bitúmeny, cementový betón, zvodidlá a pod.).

B.I.4 Energetické zdroje

Počas výstavby

Počas výstavby bude elektrická energia potrebná hlavne na výrobu betónových zmesí a asfaltových zmesí, napájanie mechanizácie. Elektrická energia bude čerpaná z lokálnych prípojok pre inžinierske siete, ktoré sú k dispozícii na navrhovaných plochách pre stavebné dvory.

Počas prevádzky

Diaľnica pre svoju prevádzku nebude potrebovať zásobovanie vodou, teplom, plynom ani palivom. Pre potreby prevádzky diaľnice D3 bude potrebné zabezpečiť privody elektrickej energie nasledovným zariadeniam: SO 629 Prípojky NN pre ISD; SO 632 Prípojka NN pre sklad posypovej soli; SO 634 Osvetlenie komôr mostov a NN prípojky.

Na diaľnici D3 sa neuvažuje s verejným osvetlením.

Na ostatných komunikáciách sa uvažuje s nasledovným verejným osvetlením: SO 630 Úprava VO na ceste III/2095 v Brodne, SO 633 VO v Brodne, SO 635 Prejazdové osvetlenie pre cestnú časť ekoduktu, SO 649 Preložka VO v km 17,600-18,080 D3 na c. I/11, SO 650 Preložka VO na c. III/2053, SO 686 Úprava VO ČSPL v Radoli, SO 693 Úprava VO na chodníku pre peších v km 18,350 D3.

B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Počas výstavby

V etape výstavby budú kladené zvýšené dopravné nároky na obslužné cesty v súvislosti s potrebou zásobovania stavby surovinami. Prístup na stavenisko, ako aj k jednotlivým stavebným objektom, bude v priebehu výstavby zabezpečený najmä v trase budovanej diaľnice D3 a po existujúcich cestách, ktoré budú po ukončení výstavby, resp. ak to bude potrebné, aj pred zahájením používania, stavebne upravené.

Nároky na inú infraštruktúru spočívajú prevažne v potrebe zásobovania stavby energiami a vodou, čo je uvedené v predchádzajúcej časti.

Prístupové cesty

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

Súčasný dopravný systém individuálnej a hromadnej dopravy zostane počas výstavby v zásade nezmenený s výnimkou dopravno-technických opatrení na zaistenie bezpečnosti verejnej dopravy počas výstavby na dotknutej cestnej sieti.

Pre uvoľnenie staveniska diaľnice D3 je nutné v predstihu zrealizovať preložku cesty I/11 (SO 112).

Prístup na stavenisko bude zabezpečený z verejných komunikácií, najmä z cesty I/11, Brodňanskej ulice a Zábřežnej ulice v Žiline (Brodno), vybudovaného privádzača v Kysuckom Novom Meste a c.III/2053.

Dovolená jazdná rýchlosť (v intraviláne 50 km/h a v extraviláne 90 km/h) bude počas výstavby v súlade s organizáciou dopravy počas výstavby v dotknutých úsekoch znižovaná v závislosti na harmonograme prác a v súlade s požiadavkami dopravných orgánov.

Ďalšími komunikáciami, využívanými pre budúcu staveniskovú dopravu, sú:

- prístupové cesty budované v rámci stavby (SO 823, 824, 826, 828, 833, 834, 835, 836),
- manipulačné pásy pozdĺž preložky cesty I/11 (SO 112),
- manipulačné pásy pozdĺž úpravy hrádzí Kysuce,
- existujúce poľné cesty, miestne a účelové komunikácie a ich úpravy (SO 130, 131, 135, 137, 138.1, 138.2, 139, 140).

Pri použití iných ciest a pre dovoz väčšieho množstva materiálu musí o určenie trás zhotoviteľ požiadať stavebného dozora a prerokovať ich s kompetentnými orgánmi verejnej samosprávy a štátnej správy.

Dopravu na ceste I/11 bude nutné počas výstavby prekladať, na ceste III/2053 úplne vylúčiť a zabezpečiť dočasným dopravným značením. V rámci častí stavby SO 160, 161, 161.1, 162 budú na základe komisionálnej obhliadky opravené poškodenia vozovky dotknutých ciest z titulu zvýšeného zaťaženia staveništnou dopravou. V rámci SO 833 budú vybudované napojenia na stavenisko na terén, ktoré sa po ukončení stavby v plnej miere zrušia.

Vzhľadom na navrhnutú technológiu realizovania objektov budú na prístupových komunikáciách na stavenisko nasledovné obmedzenia:

- v 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) a nahradené dočasným úrovňovým priechodom cez cestu I/11,
- v km 19,757 počas výstavby mostného objektu SO 238 nebude v trase budovaného SO 103 výškové obmedzenie, budovanie násypu D3 pod mostom bude realizované v čase po odstránení podpernej skruže mosta,
- v km 1,810 SO 112 bude v čase ukladania nosníkov polí mosta SO 242 nad Brodňanskou ulicou zastavená premávka (vždy cca na 0,5 h). Pod mostom bude zabezpečená podchodná výška 4,65 m. Dovoz prefabrikovaných nosníkov dĺžky 30 m sa uvažuje po preložke cesty I/11 (SO 112),
- v km 17,875 počas výstavby mostného objektu SO 247 letmou betonážou bude na existujúcej ceste III/2052 výškové obmedzenie, ktoré bude dané výškou betonárskeho vozíka vybratého zhotoviteľa mosta.

Postup výstavby s ohľadom na dopravné požiadavky a práce na stavbe je podrobne popísaný v DSP, časť Q. Návrh projektu organizácie výstavby (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023). Doprava počas výstavby bude zabezpečená v 5. etapách.

Pred zahájením a po ukončení stavby sa vykoná obhliadka použitých trás za účelom zistenia stavu povrchu vozoviek a miery poškodenia aj za účasti vlastníka, resp. správcu dotknutých ciest Žilinského samosprávneho kraja, SSC a ostatných dotknutých vlastníkov.

Preložky ciest

Z dôvodu navrhovaného umiestnenia diaľnice D3, mimoúrovňových križovatiek a mostných objektov a potreby zabezpečenia prístupu na príslušné, stavbou rozdelené pozemky, bolo nutné riešiť vyvolané investície preložiek, či výstavbu nových komunikácií. Predpokladaný rozsah preložiek ciest je uvedený v časti A.II.10 Popis technického a technologického riešenia.

Prístup na pozemky rozdelené stavbou

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. Podrobnejšie sa touto problematikou bude zaoberať dokumentácia pre vykonanie prác.

Po vybudovaní diaľnice bude prístup na pozemky rozdelené stavbou zabezpečený nasledovným spôsobom:

- Nakoľko diaľnica je vedená od začiatku úseku po most SO 228 (km 13,250) v priestore jestvujúcej cesty I/11 nedochádza v tomto úseku k zamedzeniu prístupu na pozemky. Pozemky v priestore medzi diaľnicou D3 a Kysucou v km 11,650 – 12,500 sú prístupné z jestvujúcej poľnej cesty vedenej súbežne s diaľnicou po jej ľavej strane.
- Prístup na pozemky nachádzajúce sa vľavo od diaľnice v úseku od km 15,100 po mimoúrovňovú križovatku Kysucké Nové Mesto sa zabezpečí vybudovaním poľnej cesty SO140 (trasa A).
- Prístup do inundácie Kysuce v úseku od km 15,120 po skládku odpadu v km 16,100 vpravo po vybudovaní diaľnice sa zabezpečí vybudovaním poľnej cesty SO140 (trasa B), ktorá nahradí jestvujúcu poľnú cestu.
- Prístup ku skládke odpadu nachádzajúcej sa vpravo od diaľnice D3 pred križovatkou Kysucké Nové Mesto (km 16,100 – 16,450) sa zabezpečí úpravou jestvujúcej prístupovej cesty riešenej v rámci objektu SO 137.
- Prístup na pozemky rozdelené stavbou diaľnice D3 v úseku od SO 115 v km 19,750 po úpravu toku Kysuce (SO 364) v km 20,900 zabezpečuje preložka jestvujúcej poľnej cesty SO 138.1 a SO 138.2.
- Jestvujúce poľné cesty na konci úseku v priestore pred a za riekou Kysuca v km 21,900 – 22,200, ktoré križuje diaľnica, sa preložia v rámci objektov SO 130 a SO 131 a budú vedené popod most SO 202.

Stavebné dvory, plochy zariadenia staveniska, dočasné depónie

Počas výstavby diaľnice, súvisiacich mostných objektov a ďalších komunikácií je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Pokiaľ to samotná stavba dovoľuje, bude potrebné na tieto účely využívať v čo najväčšej miere plochy trvalého záberu staveniska (napr. budúce križovatky). Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého záberu alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia V dotknutom území v ochranných pásmach chránených území a vodných zdrojov sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov vo všeobecnosti, ochrany prírodných pamiatok, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imísiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

V rámci stavby D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto sa navrhuje **hlavný stavebný dvor** (HSD) v km **14,360 - 14,900** medzi cestou I/11 a cestou III/2055. Pre účely stavby a zariadenia staveniska (ZS) sú vyčlenené nasledovné plochy:

- ZS-1 - km 11,600 D3 vľavo,
- ZS-2 - km 11,600 D3 vpravo,
- ZS-3 - km 11,700 pri SO 135 Poľná cesta v Brodne žkm 252,600 – 252,800,
- ZS-4 - km 1,750 I/11, pri mostnom objekte SO 242 Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne,
- ZS-5 - km 2,200 I/11 vpravo,
- ZS-6 – km 13,200 D3 vpravo,
- ZS-7 - km 14,200 D3 vľavo,
- ZS-8 - km 15,100 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou,
- ZS-9 - km 16,960 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou,
- ZS-10 - km 18,100 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou,
- ZS-11 - km 18,460 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce,
- ZS-12 - km 18,600 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce,
- ZS-13 - km 19,200 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce,

- ZS-14 - km 19,200 D3 vľavo pri SO 828 Prístupová cesta na stavenisko v km 19,300,
- ZS-15 - km 19,766 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3
- ZS-16 - km 21,320 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 D3,
- ZS-17 - km 22,170 D3 vľavo.

Konkrétna poloha zariadení staveniska bude závisieť od dodávateľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností dodávateľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

Veľké presuny hmôt sa očakávajú po cestách I/11, III/2054 z lomu Lopušné Pažitie na stavbu D3, v trase navrhovanej diaľnice D3 a preložky cesty I/11 a v prípade dovozu zeminy z depónie v Sučanoch aj po ceste I/18.

Na pozemkoch zariadenia staveniska sa neuvažuje so zriadením miešacích centier na výrobu betónových a asfaltových zmesí. V prípade využitia plochy HSD v km 14,600 D3 na tento účel, by musela projektová dokumentácia prejsť kompletným schvaľovacím postupom.

Ako medziskládka násypového materiálu môžu byť využité všetky navrhované plochy ZS1 – ZS17, osobitne ZS9 a ZS10 v Radoli medzi riekou Kysucou a trasou diaľnice na predhrňovanie 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. Poloha depónií je nasledovná:

- SH-1 - km 11,420 D3 vpravo pri SO 112.1 Preložka cesty I/11 – zjazd do časti Žilina – Brodno,
- SH-2 - km 11,580 D3 vpravo pri mostnom objekte SO 226 Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a D3,
- SH-3 - km 11,745 D3 vpravo pri SO 135 Poľná cesta v Brodne žkm 252,600 – 252,800,
- SH-4 - km 12,715 D3 vpravo pri SO 112 Preložka cesty I/11,
- SH-5 – km 13,150 D3 vpravo,
- SH-6 - km 14,800 D3 vpravo ,
- SH-7 - km 15,115 D3 vpravo pri mostnom objekte SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou,
- SH-8 - km 16,500 D3 vpravo v križovatke Kysucké Nové Mesto,
- SH-9 – km 16,500 D3 vľavo v križovatke Kysucké Nové Mesto,
- SH-10 - km 16,650 D3 vľavo v križovatke Kysucké Nové Mesto,
- SH-11 - km 19,800 vľavo pri mostnom objekte SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3,
- SH-12 - km 20,320 D3 vľavo pri mostnom objekte SO 240 Most na D3 v km 20,270 nad poľnou cestou,
- SH-13 - km 21,430 D3 vpravo pri mostnom objekte SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 D3.

Poloha plôch zariadení staveniska, ako aj dočasných skládok humusu, je znázornená v prílohe č. 1.4 Mape vplyvov a opatrení.

Obmedzenia dopravy, obchádzky

Železničná trať Žilina – Čadca a výstavba diaľnice D3

Počas výstavby SO 226 Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž rieky Kysuce budú v rámci dočasnej a definitívnej úpravy trakčného vedenia na koľajach zriadené a zrušené neutrálne polia.

V súvislosti s výstavbou diaľnice D3 a súvisiacich objektov dochádza k súbehu cestou I/11 so žel. traťou a k mimoúrovňovým križovaniam žel. trate v žkm 252,690 (SO 226) s c. I/11, v žkm 254,432 (SO 248) a

v žkm 254,657 s D3 (SO 228). Tieto súbehy a križovania si vyžadujú úpravu niektorých žel. zariadení (preložky inž. sietí, dočasnú a definitívnu úpravu trakčného vedenia) a tiež výluky.

- v žkm 252,690 bude v čase realizácie nosnej konštrukcie mostného objektu SO 226 max. výška MPP nad ŽSR max. 5,85 m. Počas výstavby mostného objektu nad železničnou traťou treba zabezpečiť ochranu proti pádu predmetov z mosta na železničnú trať,
- v žkm 254,631 bude v čase realizácie SO 013 potrebné zabezpečiť výluky na železničnej trati,
- v žkm 254,657 bude v čase realizácie nosnej konštrukcie mostného objektu SO 228 max. výška MPP v čase realizácie nosnej konštrukcie mosta nad ŽSR max. 6,30 m,
- v žkm 254,432 bude v čase realizácie mostného objektu SO 248 potrebné zabezpečiť výluky na železničnej trati, počas realizácie dosky mosta bude v predmetnom úseku železničnej trate vypnuté trakčné vedenie (vytvorí sa "neutrálne" pole).

Počas úprav dôjde k obmedzeniu železničnej prevádzky v medzistaničnom úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto. Pre zabezpečenie plynulosti žel. prevádzky v dotknutom úseku žel. trate počas výstavby diaľnice budú prijaté tieto opatrenia na žel. trati:

- dočasné zrušenie zastávky Brodno (cca 1 rok),
- dočasné zrušenie oddielového návěstidla autobloku v 2. traťovej koľaji v žkm 252,604.

Realizácia mostných objektov nad žel. traťou, odstránenie terajšieho cestného mosta v žkm 254,657 si vyžadujú obmedzenia žel. dopravy (výluky). Podrobný plán výluk je popísaný v technických správach mostných objektov a bude v rámci dokumentácie pre ŽSR prerokovaný s odbornými zložkami ŽSR. V rámci dokumentácie na stavebné povolenie bola spracovaná časť J.2 Dopravná technológia, ktorá rieši kontakt stavby so žel. traťou.

Cesta I/11 (SO 112)

Počas budovania diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, dôjde k obmedzeniu verejnej dopravy na ceste I/11. Obmedzenia sa budú týkať týchto úsekov:

- zúženie 4-pruhu na 2-pruh cesty I/11 počas výstavby mosta SO 226 Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR s usmernením dopravy podľa jednotlivých etáp, v strednom deliacom páse cesty I/11,
- uzavretie cesty I/11 po úsekoch podľa navrhovaných etáp (bod 8.3 POV, ktoré je prílohou DSP),
- v úseku km 3,205 SO 112 bude preložka cesty I/11 napojená na terajšiu cestu I/11 s usmernením dopravy pomocou dočasnej cestnej svetelnej signalizácie,
- krátkodobé zúženia počas prekopáviek ciest I/11, III/2054 Radoľa - Vadičov a III/2052 Radoľa - KNM, III/02053 Povina - Kysucké Nové Mesto a miestnych komunikácií a počas výstavby úprav uvedených ciest.

Zábrežná ulica v Žiline (Brodno)

Počas budovania diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto dôjde v 3. etape výstavby k uzavretiu Zábrežnej ulice zo strany od križovatky Brodno.

Brodňanská ulica v Žiline (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. V čase ukladania nosníkov polí mosta nad Brodňanskou ulicou bude krátkodobá zastavená premávka (vždy cca na 0,5 h).

Cesta III/2053 Povina - Kysucké Nové Mesto

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.

Diaľnica D3 km 11,632715 – 22,300

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 cesty 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.

B.I.6 Nároky na pracovné sily

Počas výstavby

Vybraný zhotoviteľ stavby si sám zabezpečí potrebné pracovné sily na výstavbu diaľnice.

Počas prevádzky

Počas prevádzky budú zdrojom pracovných príležitostí činnosti zabezpečujúce údržbu a bezpečnosť prevádzky diaľnice D3.

B.I.7 Nároky na zastavané územia

Pred začatím výstavby stavebník NDS, a.s. Bratislava zabezpečí vykúpenie všetkých pozemkov, na ktorých sa bude stavať (trvalý záber). Ďalej zmluvne vysporiada pozemky, ktoré budú používané počas stavby (dočasný záber a ročný záber) a odovzdá stavenisko zhotoviteľovi stavby.

Navrhovaná stavba diaľnice D3 si vyžaduje demolácie objektov v zastavanom území v nasledovnom rozsahu stavebných objektov:

- *SO 013 Demolácia mostného objektu v Brodne* (v km 13,500 – 13,600 D3) – vzhľadom na to, že trasa diaľnice 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). Ide o most ponad sieť ŽSR, vodovod a nástupiská železničnej zastávky Brodno,
- *SO 014 Demolácia objektov ZŠ v Brodne* - v súčasnej dobe sa na parcelách č. 784/33 a 784/6, v mieste budúcej preložky cesty I/11, v severozápadnej časti areálu ZŠ, nachádzajú malé objekty, ktoré je potrebné asanovať – prečerpávací stanica o pôdorysnom rozmere 4,35 x 3,75 m, výšky 3,65 m nad terénom, podzemný septik o pôdorysnom rozmere 12,8 x 6,8 x 4,0 m. Prečerpávací stanica a septik sú nevyužívané a v rámci tohto objektu budú asanované. Pre uvoľnenie staveniska bude tiež vybúrané existujúce severovýchodné drevené oplotenie pozemku v dĺžke 27,40 m, severozápadné oceľové pletivové oplotenie v dĺžke 44,29 m, juhozápadné oceľové panelové oplotenie s pletivovou výplňou v dĺžke 23,26 m.
- *SO 015 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 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. Odstránenie je možné začať až po zabezpečení iného prístupu do MČ Vranie,
- *SO 019 Demolácia objektov bývalého Automotoklubu v Budatínskej Lehote* - objekty sú v kolízii s piliermi a zakladaním SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce. Areál je umiestnený pri existujúcej ceste I/11, na ktorú je napojený spevnenou komunikáciou. V súčasnej dobe je nevyužívaný, nachádzajú sa tu značne schátrané a zdevastované objekty v havarijnom stave, ktoré budú asanované – oceľová hala o rozmere cca 13,80 m x 36,20 m, oceľový prístrešok o rozmere cca 13,04 m x 36,80 m, sklady a garáže o rozmere cca 5,65m + 5,40 m x 19,43 m, prevádzkový objekt o rozmere cca 5,50 m + 6,09 m x 22,05 m, unimobunky 3 ks o rozmere 3,0 m x 5,5 m, 1 ks o rozmere 5,5 m x 4,5 m a pletivové oplotenie areálu s hlavnou a vedľajšou vstupnou bránou.
- *SO 020 Demolácia objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote* - objekty sú v kolízii s piliermi a zakladaním SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce. Areál je umiestnený pri existujúcej ceste I/11, na ktorú je napojený spevnenou komunikáciou. V súčasnej dobe je areál

stále využívaný, nachádzajú sa tu zachované objekty v dobrom technickom stave, ktoré budú asanované – prevádzková budova o rozmere cca 20,30 m x 25,50 m, sklad posypového materiálu o rozmere cca 15,26 m x 36,00 m, garáže o rozmere cca 15,26 m x 31,80 m, voľné skládky s prefa ŽB dielcami na dĺžke cca 99,5 m a šírky cca 5 m, rampa o rozmere 15,00 x 3,60 m, prefa garáže cca 3,25 m x 6,00 m, plechové sklady o rozmere cca 9,06 m x 6,17 m, pletivové oplotenie areálu výšky 2m dĺžky 162,5m so vstupnou oceľovou otváracou bránou šírky cca 7 m a spevnenými asfaltovými plochami cca 3385m².

- *SO 022 Demolácia reklamných objektov pozdĺž cesty I/11* - rieši odstránenie reklamných objektov pozdĺž cesty I/11, v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca v prieťahu 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. Jedná sa o reklamné objekty „Billboardy“ osadené na dvoch nosičoch z valcovaných I profilov – 32 ks. Veľkosť plechovej plochy 5,1 x 2,4 m.

B.I.8 Iné nároky

Výrub drevín

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.

Lesné pozemky v zábere stavby sú súčasťou lesného celku Dubeň a lesného celku Krásno – západ, vyskytujú sa na nich lesy hospodárske, osobitného určenia, aj ochranné. Celková plocha lesných pozemkov, ktoré je potrebné vyňať z funkcií lesa predstavuje 7,3796 ha.

Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

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.

B.II. ÚDAJE O VÝSTUPOCH

B.II.1 Ovzdušie - hlavné zdroje znečistenia ovzdušia

Počas výstavby

Počas výstavby sa, vzhľadom na rozsah stavby očakáva, že komunikácie, na ktorých sa bude realizovať preprava materiálu a surovín na staveniská a následne odvoz zeminy a odpadov budú pôsobiť ako líniové zdroje znečistenia ovzdušia. Ide najmä o zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší z nákladnej dopravy obsluhujúcej stavbu a zvýšenie prašnosti najmä zo zemných prác. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah závisí od počtu súčasne otvorených stavebných úsekov.

Hlavné plošné zdroje pri posudzovaných variantoch predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou diaľnice, teda ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru: stavenisko, stavebné dvory a zariadenia staveniska, dočasné skládky ornice a stavebného materiálu, likvidované, resp. rekonštruované cesty I., II. a III. triedy, poľné a lesné cesty a obchádzky.

Počas prevádzky

Diaľnica D3 sa v budúcnosti stane novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia z dopravy v danej oblasti. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 146/2023 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilný zdroj.

Doprava je zdrojom najmä škodlivých látok z výfukových plynov cestných vozidiel (NO_x , CO , SO_2) a najmä tuhých znečisťujúcich látok - prašnosti (tzv. sekundárna), ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednom okolí.

Pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na kvalitu ovzdušia v okolí trasy diaľnice D3, bola vypracovaná Exhalačná štúdia (Príloha č. 7 SoH; DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023), ktorej závery sú podrobnejšie popísané v časti C.III.1. Vplyvy na obyvateľstvo a C.III.4 Vplyvy na ovzdušie.

B.II.2 Odpadové vody

Počas výstavby

Počas výstavby diaľnice D3 môžu byť povrchové vody a dažďové vody znečistené pri pohybe nákladných automobilov, pri práci stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby, zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky), atď.. K znečisteniu podzemnej vody môže dochádzať pri hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, z čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, z drobných únikov i havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod..

Počas prevádzky

Počas prevádzky bude vznikať znečistená voda najmä z povrchového odtoku, jedná sa hlavne o splachy zrážkových vôd z povrchu vozovky a vody z topenia snehu pri zimnej údržbe. V zimnom období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty obsahu mangánu, železa a chloridov. V prípade úniku ropných látok sa prekročia limity organických mikropolutantov (NEL). Znečistenie vôd, pochádzajúcich z komunikácie, môže výnimočne spôsobiť aj havária na ceste, alebo nevhodná manipulácia s látkami a materiálmi, ktoré škodia vodám. Takýmto udalostiam je možné zabrániť, resp. ich eliminovať adekvátnymi opatreniami (zvodidlá, kanalizácia, odlučovače ropných látok). Pri riešení havarijných prípadov vo vzťahu k vodám sa musí postupovať podľa Vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Spôsob odvádzania zrážkových vôd z povrchu diaľnice D3 a jej objektov je podrobne popísaný v kap. A.II.10. Popis technického a technologického riešenia a C.IV.2.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

B.II.3 Odpady

Počas výstavby

Počas výstavby diaľnice D3 sa predpokladá vznik odpadov, najmä v období prípravy územia, ktoré si vyžaduje demoláciu objektov prekážajúcich výstavbe a likvidáciu drevín v koridore stavby. Vznikať budú odpady, ktoré sú v súlade s Katalógom odpadov zaraďované do skupiny 17 Stavebné odpady a odpady z demolácií.

Stavebné odpady a odpady z demolácií sú zákonom definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb, pri úprave stavieb alebo odstraňovaní stavieb.

Stavebné odpady predstavujú dlhodobu, z hľadiska produkcie odpadov, najvýznamnejší odpadový prúd, ktorý je zároveň špecifický vysokým potenciálom opätovného použitia a recyklácie, vrátane náhrady veľkého množstva primárnych surovín. Novela zákona o odpadoch zaviedla povinnosť recyklovať pri stavbách nad 300 m² najmenej 70% hmotnosti stavebného odpadu, ktorý vzniká pri stavbe, alebo demoláciách. Zároveň sa zvýšili poplatky za ukladanie stavebných odpadov na skládky. Podľa *Nariadenia vlády č. 212/2022 Z.z. ktorým sa mení nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 330/2018 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška sadzieb poplatkov za uloženie odpadov a podrobnosti súvisiace s prerozdeľovaním príjmov z poplatkov za uloženie odpadov v znení neskorších predpisov*, prílohy č.2, sú v súčasnosti poplatky stanovené nasledovne:

Tab.č. 19 Výška sadzieb poplatkov za uloženie odpadov

položka	Názov položky/druh odpadu	sadzba v roku 2023 v €/t	sadzba od roku 2024 v €/t
1	Výkopová zemina a kamenivo (17 05 04 a 17 05 06) – uloženie na skládku odpadov na inertný odpad	10	15
2	Výkopová zemina a kamenivo (17 05 04 a 17 05 06) – uloženie na skládku odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný	10	15
3	Stavebný odpad (t.j. položky 17 01 01, 17 01 02, 17 01 03, 17 01 07, 17 03 02, 17 05 08, 17 09 04)	30	35

Týmito opatreniami sa má dosiahnuť vyššia miera recyklácie stavebných odpadov a predchádzania vzniku stavebných odpadov, čo v konečnom dôsledku prispieva k šetreniu zdrojov a znižovaniu záťaže životného prostredia.

Nakladaním s odpadmi v zmysle zákona NR SR č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa rozumie zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a následnej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Každý je povinný nakladať s odpadom alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k:

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, horninového prostredia a ohrozenia rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom a
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu.

Nakladanie so stavebnými odpadmi a odpadmi z demolácií predpisuje §77 zákona č.79/2015 Z.z o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení jeho neskorších úprav.

Pôvodcom odpadu, ak ide o odpady vznikajúce pri stavebných a demolačných prácach, je právnická osoba alebo fyzická osoba – podnikateľ, ktorej bolo vydané povolenie podľa osobitného predpisu; pri vykonávaní obdobných prác pre fyzické osoby je pôvodcom odpadu ten, kto uvedené práce vykonáva.

Pôvodca odpadu zodpovedá za nakladanie s odpadmi a je povinný:

- zabezpečiť zhodnotenie a recykláciu stavebného odpadu a odpadu z demolácie (pri stavbách nad 300 m² najmenej 70 % hmotnosti odpadu). Uvedený cieľ sa bude počítať z celkového množstva stavebných odpadov, ktoré pôvodca vyprodukuje v príslušnom roku a to či bude realizovať jednu stavbu alebo niekoľko stavieb.
- vykonávať selektívnu demoláciu postupmi ustanovenými vykonávacím predpisom (Vyhláškou MŽP SR č.344/2022 Z.z o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií - §1) pre nakladanie s odstránenými stavebnými materiálmi určenými na opätovné použitie, vedľajšími produktami a stavebnými a demolačnými odpadmi tak, aby bolo zaistené ich maximálne opätovné využitie a recyklácia,

Selektívna demolácia v zmysle zákona je postup, pri ktorom sa určia postupnosti demolačných činností s cieľom umožniť oddelenie a triedenie odstránených stavebných materiálov a stavebných odpadov.

Pri uskutočňovaní stavby, údržbe stavby a odstraňovaní stavby sa oddelene zhromažďujú:

- stavebné odpady a odpady z demolácií, ktoré je možné pripraviť na opätovné použitie alebo recyklovať (ktoré sú to určuje príloha č.1 , bod 1 k vyhláške č. 344/2022 Z.z, sú to napr: zemina a kamenivo, asfaltové zmesi, štrk zo železničného zvršku, sadrokartónové dosky, drevo a výrobky z dreva, všetko len ak nie je znečistené nebezpečnými látkami, konštrukčné kovové stavebné diely, strešné škridle, tehly, pórobetón, betónové konštrukcie, penový polystyrén, ktorý neobsahuje nebezpečné látky a mnohé ďalšie),

- odstránené stavebné materiály (nekontaminovaná zemina a iný prirodzene sa vyskytujúci materiál, asfaltová zmes, stavebné materiály), ktoré môžu byť využité ako vedľajší produkt, ak spĺňajú špecifické požiadavky dané §5 až 7 vyhlášky č.344/2022 Z.z.,
 - stavebné odpady a odpady z demolácií, ktoré obsahujú alebo sú znečistené nebezpečnými látkami (napr. izolačné materiály s obsahom azbestu, stavebný materiál s obsahom azbestu, asfaltová zmes – katalógové číslo 17 03 01, zemina a kamenivo, štrk zo železničného zvršku, penový polystyrén, minerálna vlna, stavebné materiály na báze sadry, škvára – to všetko znečistené nebezpečnými látkami a mnohé ďalšie).
- c) stavebné odpady a odpady z demolácií prednostne materiálovo zhodnotiť a výstup z recyklácie realizovaný v mieste vzniku prednostne využiť pri svojej činnosti, ak to technické, ekonomické a organizačné podmienky dovoľujú,
- d) zabezpečiť pred vznikom odpadov odovzdávaných oprávnenej osobe preukázateľný zmluvný vzťah o fyzickom nakladaní s nimi, uzatvorený minimálne v rozsahu určenom vykonávacím predpisom (Vyhláškou MŽP SR č.344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií - §2),
- e) pred realizáciou demolačných prác, najneskôr 3 pracovné dni vopred, písomne ohlásiť orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva, v ktorého územnom obvode bude demolačné práce uskutočňovať, spôsob selektívnej demolácie obsahujúci aj druh, kategóriu, predpokladané množstvo odpadu a plánovaný spôsob, ktorým bude odpad zhodnocovaný alebo zneškodňovaný, v rozsahu ustanovenom v prílohe č.2 vyhlášky č.344/2022 Z.z. – „Ohlásenie pred realizáciou demolačných prác“,
- f) po ukončení demolačných prác, najneskôr do 90 dní, písomne ohlásiť orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva, ktorému bolo ohlásené začatie demolačných prác, vyhodnotenie selektívnej demolácie obsahujúcej druh, kategóriu, množstvo odpadu a spôsob, ktorým bol odpad zhodnocovaný alebo zneškodňovaný, v rozsahu ustanovenom v prílohe č. 3 vyhlášky č.344/2022 Z.z. – „Ohlásenie po realizácii demolačných prác“.

Pôvodca odpadu je povinný stavebné odpady vznikajúce pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií prednostne materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.

Od 30.06.2022 majú prevádzkovatelia zariadení na zhodnocovanie stavebných odpadov a odpadov z demolácií ustanovené v §17 ods.1 aj nové povinnosti, napr. ak ide o prevádzkovateľa zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov a odpadov z demolácií, má povinnosť preukázať požiadavky na recyklované stavebné odpady a odpady z demolácií ustanovené vyhláškou č.344/2022 Z.z. (§3). Prevádzkovateľ mobilného zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov a odpadov z demolácií preukazuje pre každé miesto prevádzkovania mobilného zariadenia a počas celej doby prevádzky na uvedenom mieste požiadavky na recyklované stavebné odpady a odpady z demolácií niektorým z ustanovených dokladov (§3). Zároveň prevádzkovateľ mobilného zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov musí preukazovať aj plnenie:

- prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí v súlade s osobitným predpisom = Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky 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,
- všeobecných technických požiadaviek a všeobecných podmienok prevádzkovania stacionárnych zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky v súlade s osobitným predpisom = príloha č. 3 časť II. bod 1 Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší - Všeobecné požiadavky na zdroje znečisťovania ovzdušia.

Pre zjednodušenie nakladania s nekontaminovanou výkopovou zeminou a iným prirodzene sa vyskytujúcim materiálom bola príloha č.8b zákona o odpadoch, ktorá obsahuje *Zoznam látok alebo huteľných vecí, pre ktoré sa nevyžaduje súhlas orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva na*

to, že látka alebo hnuiteľná vec sa považuje za vedľajší produkt a nie za odpad (§97, ods.1, písm o) doplnená o položky:

- nekontaminovaná zemina a iný prirodzene sa vyskytujúci materiál vykopaný počas stavebných prác, ak sú splnené aj požiadavky ustanovené §5 až 7 vyhlášky č. 344/2022 Z.z.,
- odstránenú asfaltovú zmes spĺňajúcu požiadavky ustanovené §5 až 7 vyhlášky č. 344/2022 Z.z.,
- odstránené stavebné materiály spĺňajúce požiadavky ustanovené §5 až 7 vyhlášky č. 344/2022 Z.z..

Položky, ktoré boli do prílohy č. 8b doplnené novelou zákona o odpadoch č. 230/2022 Z.z. sú vedľajším produktom, ak splnia vyššie uvedené podmienky, a to nasledovne:

- stavebná činnosť je výrobným procesom a nekontaminovaná zemina, odstránená asfaltová zmes a odstránené stavebné materiály nie sú primárnym cieľom tejto činnosti, ale priamo pri jej výkone vznikajú,
- ich použitie je priamo možné, čiže je možné dokladovať, kde sa následne (pri akej stavbe) budú používať,
- musia splniť ďalšie požiadavky ustanovené v §5 až 7 vyhlášky č. 344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií.

Nekontaminovanú zeminu a iný prirodzene sa vyskytujúci materiál vykopaný počas stavebných prác je možné podľa § 2 ods. 4 zákona považovať za vedľajší produkt, ak:

- a) je vykonaný podrobný geologický prieskum územia, ktorého súčasťou sú odbery a analýzy zeminy realizované nezávislým akreditovaným subjektom, ktoré spĺňajú limitné hodnoty ukazovateľov pre triedu skládky odpadov na inertný odpad podľa osobitného predpisu a územie, na ktorom sa uskutočňujú stavebné práce, nie je súčasťou lokality registrovanej v informačnom systéme environmentálnych záťaží,

alebo

- b) nebol uplatnený postup podľa odseku a), len ak je deklarované, že spĺňajú na základe odberu a analýzy uskutočneného nezávislým akreditovaným subjektom limitné hodnoty ukazovateľov pre triedu skládky odpadov na inertný odpad podľa osobitného predpisu.

Odstránenú asfaltovú zmes je možné podľa §2 ods.4 zákona považovať za vedľajší produkt, ak

- je k dispozícii dokumentácia, ktorá obsahuje najmenej vyhlásenie o parametroch asfaltovej zmesi, ktorá je použitá pri výstavbe.

Inú odstránenú asfaltovú zmes, ako podľa predchádzajúceho odseku, je možné považovať za vedľajší produkt ak spĺňa, že:

- a) nie je znečistená inou látkou ako tou, ktorá sa používa na jej výrobu, aplikáciu, alebo pri bežnej prevádzke; toto znečistenie je prípustné, ak neohrozuje možnosť využitia odstránenej asfaltovej zmesi bežným spôsobom,
- b) nie je znečistená dechtom,
- c) sú uskutočnené reprezentatívne odbery vzoriek a následné analýzy parametrov nezávislým akreditovaným subjektom.

Odstránené stavebné materiály, ktoré neobsahujú nebezpečné látky a ani nie sú znečistené nebezpečnými látkami, je možné považovať za vedľajší produkt, ak spĺňajú, že:

- a) ide o prírodnú látku alebo vec, ktorá je oddelená od stavby, ktorej je pôvodne súčasťou,
- b) pri ich ďalšom použití sa nevyžaduje overovanie nemennosti výrobcom deklarovaných parametrov podstatných vlastností výrobku, ani nie je určeným výrobkom,
- c) sú následne po odstránení priamo použiteľné ako nekonštrukčné časti stavby

Skutočnosť, že pôvodca nekontaminovanej zeminy a iného prirodzene sa vyskytujúceho materiálu, odstránenej asfaltovej zmesi alebo odstránených stavebných materiálov niektorý z nich zaradil ako vedľajší produkt na základe splnenia požiadaviek §2 ods.4 zákona o odpadoch a vyhlášky č. 344/2022 Z. z. musí byť dokladovaná dokumentáciou podľa §5 ods.3, §6 ods.4 a §7 ods.2 vyhlášky. Uvedenú

dokumentáciu uchováva pôvodca vedľajších produktov pre prípad kontroly orgánmi štátnej správy odpadového hospodárstva do ukončenia uvedenej stavby = vydania kolaudačného povolenia.

Pri uskutočňovaní stavby, údržbe a odstraňovaní stavby sa nakladá so stavebným odpadom a odpadom z demolácií obsahujúcim nebezpečné látky alebo znečistenými nebezpečnými látkami takým spôsobom, že nedôjde k znečisteniu ostatných stavebných odpadov a odpadov z demolácií určených na opätovné použitie alebo recykláciu.

Odpady, ktoré vzniknú výstavbou diaľnice, budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. V zmysle Katalógu odpadov je možné odpady pri výstavbe diaľnice zatriediť nasledovne:

Tab.č. 20 Odpady vznikajúce pri výstavbe diaľnice D3

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kat. odp.
01	Odpady pochádzajúce z geologického prieskumu, ťažby, úpravy a ďalšieho spracovania nerastov a kameňa		
01 05	Vrtné kaly a iné vrtné odpady		
01 05 04	Vrtné kaly a odpady z vodných vrtov	Vrtné práce	O
01 05 05	Vrtné kaly obsahujúce ropné látky	Odpady z geologického prieskumu	N
01 05 99	Vrtné kaly inak nešpecifikované	Vrtné práce	O
02	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry a z výroby a spracovania potravín		
02 01	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry		
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub stromov a krovia - les	O
02 01 99	Odpady inak nešpecifikované	Výrub stromov a krovia - NKV	O
13	Odpady z olejov a kvapalných palív okrem jedlých olejov a odpadov uvedených v skupinách 05, 12 a 19		
13 02	Odpadové motorové, prevodové a mazacie oleje		
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	Stavenisková mechanizácia	N
13 07	Odpady z kvapalných palív		
13 07 02	Benzín	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 03	Iné palivá vrátane zmesí	Stavenisková mechanizácia	N
15	Odpadové obaly, adsorbenty, handry na čistenie, filtračný materiál a ochranné odevy inak nešpecifikované		
15 01	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov		
15 01 01	Obaly z papiera a z lepenky	Obalové materiály	O
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest		
17 01	Betón, tehly, škridly, obkladový materiál, keramika		
17 01 01	Betón	Demolácie, výkopy v antropogénnych navážkach	O
17 01 02	Tehly	Demolácie	O
17 01 03	Škridly a obkladový materiál a keramika	Demolácie	O
17 01 06	Zmesi alebo samostatné úlomky betónu obsahujúce nebezpečné látky	Demolácie, výkopy v antropogénnych navážkach	N

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kat. odp.
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené 17 01 06	Demolácie	O
17 02	Drevo, sklo a plasty		
17 02 01	Drevo	Demolácie	O
17 02 02	Sklo	Demolácie	O
17 02 03	Plasty	Demolácie	O
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Demolácie	N
17 03	Bitúmenové zmesi, uhoľný decht a dechtové výrobky		
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	Demolácie	N
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako v 17 03 01	Demolácie vozoviek	O
17 04	Kovy vrátane ich zliatin		
17 04 05	Železo a oceľ	Demolácie	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	Demolácie	O
17 05	Zemina vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných plôch, kamenivo a materiál z bagrovísk		
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	Výkopové práce	N
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Výkopy v antropogénnych navážkach	O
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	Výkopové práce	N
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	Výkopové práce	O
17 09	Iné odpady zo stavieb a demolácií		
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	Výkopy v antropogénnych navážkach	O
19	Odpady zo zariadení na úpravu odpadu, z čistiarní odpadových vôd mimo miesta ich vzniku a z úpravní pitnej vody a priemyselnej vody		
19 13	Odpady zo sanácie pôdy a podzemnej vody		
19 13 02	Odpady zo sanácie pôdy – tuhé odpady iné ako uvedené v 19 13 01	Odpadové vody a kaly zo sanácií	O
20	Komunálne odpady ...		
20 02	Odpady zo záhrad a parkov vrátane odpadu z cintorínov		
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	Odpad z vegetácie	O
20 03	Iné komunálne odpady		
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	Komunálny odpad zo ZS	O

Zhodnocovanie odpadov je súbor činností vedúcich k využitiu fyzikálnych, chemických alebo biologických vlastností odpadov, určené je prílohou č.1 k zákonu č.79/2015 Z.z. o odpadoch. Zhodnocovaním odpadov je najmä:

R1 Využitie najmä ako palivo alebo na získavanie energie iným spôsobom.

R2 Spätné získavanie alebo regenerácia rozpúšťadiel.

R3 Recyklácia alebo spätné získavanie organických látok, ktoré sa nepoužívajú ako rozpúšťadlá (vrátane kompostovania a iných biologických transformačných procesov). (*)

R4 Recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín.

R5 Recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov.

R6 Regenerácia kyselín a zásad.

R7 Spätné získavanie komponentov používaných pri odstraňovaní znečistenia.

R8 Spätné získavanie komponentov z katalyzátorov.

R9 Prečisťovanie oleja alebo jeho iné opätovné použitie.

R10 Úprava pôdy na účel dosiahnutia prínosov pre poľnohospodárstvo alebo na zlepšenie životného prostredia.

R11 Využitie odpadov vzniknutých pri činnostiach R1 až R10.

R12 Úprava odpadov určených na spracovanie niektorou z činností R1 až R11.

R13 Skladovanie odpadov pred použitím niektorej z činností R1 až R12 (okrem dočasného uloženia pred zberom na mieste vzniku).

Zhodnotenie odpadov je možné na vybraných regionálnych skládkach odpadov lokalizovaných v blízkom okolí počas výstavby predmetnej stavby. V okresoch Kysucké Nové Mesto a Žilina (podľa POH Žilinského kraja na roky 2016 – 2020) boli evidované nasledovné zariadenia na zhodnocovanie odpadov:

Tab.č. 21 Zariadenia na zhodnocovanie odpadov v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto

Okres	Kód	Prúd odpadu	Odpady	Kapacita
KNM	R3	Bioodpad	drevo	12 000
KNM	R12	Plasty a papier/lepenka	obaly z plastov, papiera a lepenky	Max 16 000
Kysucké Nové Mesto	R3	Biolog. rozložiteľné priemysel. odpady	odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, ČOV, úpravy vody	10 000
Žilina	R3	Plasty	plasty, obaly z plastov	6 600
Žilina	R3	Stavebný odpad	bitúmen	3 000
Žilina	R12	Plasty	plasty	1 700
Žilina	R12	Kovy	kovy	5 000
Žilina	R12	Kovy	kovy	5 000
Žilina	R19	Oleje	priemyselné oleje	87 500
Žilina	R19, R7	Oleje	priemyselné oleje	87 500
Žilina	R3	Bioodpad	komunálny bioodpad	4 000
Žilina	R12	Odpad v úpravy odpadu	odpad z úpravy odpadu	850
Žilina	R12	Plasty	obaly - plasty/elektroodpad	4 900
Žilina	R12	Plasty,papier	plasty, obaly z plastov, papiera	10 000
Žilina	R12	Kovy	železné kovy, oceľ, miešasné kovy	
Žilina	R12	Plasty, papier	obaly z papiera, lepenky, plastov	250
Žilina	R12	Staré vozidlá	staré vozidlá	2 000
Žilina	R12	Plasty, papier	obaly z papiera, lepenky, plastov	5 000
Žilina	R12	Kovy	kovy	25 000
Žilina	R12	Plasty,papier	papier, plasty	18 000
Žilina	R12	Predúprava odpadov na spaľovanie	plasty, zmiešané odpady, komunálny odpad	80 000
Žilina	R3	Bioodpad	bioodpad	12 000
Žilina	R3	Bioodpad	bioodpad	5 000
Žilina	R12	Stavebný odpad	stavebné odpady	112,8 t/hod
Žilina	R5	Stavebný odpad	stavebné odpady	82,44 t/hod
Žilina	R12	Bioodpad	drevný odpad	30 000
Žilina	R9	Oleje	priemyselné oleje	3 l/min
Žilina	R12	Stavebný odpad	stavebné odpady	
Žilina	R12	Stavebný odpad	stavebné odpady	
Žilina	R12	Bioodpad	bioodpad	90 m ³ /hod
Žilina	R3	Stavebný odpad	bitumen	7 t/hod
Žilina	R12	Plasty	plasty, obaly z plastov	
Žilina	R3	Stavebný odpad	bitumen	7 t/hod
Žilina	R12	Stavebný odpad	stavebné odpady	
Žilina	R12	Stavebný odpad	stavebné odpady	
Žilina	R12	Plasty	plasty, obaly z plastov	12 t/hod
Žilina	R5	Stavebný odpad	stavebné odpady	10-40 t/hod

Zdroj: POH Žilinského kraja na roky 2016 – 2020

Zneškodňovanie odpadov je také nakladanie s nimi, ktoré nespôsobuje poškodzovanie životného prostredia alebo ohrozovanie zdravia ľudí. Najrozšírenejším spôsobom zneškodňovania odpadov u nás je D1 Uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov).

Na zneškodnenie nevhodných zemín a odpadov (nie znečistených zemín a nebezpečných odpadov) z územia stavby sa uvažuje s odvozom na skládku odpadu v Považskom Chlmcí v správe firmy T+T, a.s. Žilina a skládku odpadu Kysucký Lieskovec v správe firmy Služby Kysucký Lieskovec, s.r.o..

Zneškodnenie zemín a materiálov znečistených ropnými látkami (z demolácie objektov ČSPL v Kysuckom Novom Meste, z demolácie objektov ARC v Budatínskej Lehote a z demolácie objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote a odstránenia šachty pri ČOV v KNM) zabezpečí zhotoviteľ stavby v zmysle platných predpisov. V súčasnosti odstraňovanie nebezpečného odpadu zabezpečujú napríklad firma Brantner Fatra, s.r.o. v Martine, alebo FCC Slovensko, s.r.o. - prevádzka Žilina.

Zhromažďovanie znečistených zemín a nebezpečných odpadov počas výstavby

V súlade so zákonom o odpadoch a vyhláškou č.371/2015 Z.z. sa priestory na zhromažďovanie a skladovanie odpadov navrhujú, zhotovujú a prevádzkujú tak, aby nemohlo dôjsť k nežiaducemu vplyvu na životné prostredie a k poškodzovaniu hmotného majetku. Plochy určené na zhromažďovanie a skladovanie nebezpečných odpadov musia byť zabezpečené proti pôsobeniu nebezpečných látok, spevnené a nepriepustné a nebezpečné odpady musia byť zabezpečené proti vonkajším vplyvom. Počas zhromažďovania nebezpečných odpadov a skladovania nebezpečných odpadov musí byť zabezpečené účinné zachytávanie znečisťujúcich kvapalných látok. Nádoby (obaly) v ktorých sa nebezpečné odpady zhromažďujú a skladujú musia byť odolné voči mechanickým aj chemickým vplyvom.

Stavebné odpady a odpady z demolácií obsahujúce nebezpečné látky alebo znečistené nebezpečnými látkami sa musia zhromažďovať oddelene, platí to pre celý zoznam materiálov (podľa prílohy č. 1 ods.3, pís. a až t vyhlášky č. 344/2022 Z.z), medzi iným napr. pre izolačné a stavebné materiály s obsahom azbestu, odpady obsahujúce ortuť, odpady obsahujúce polychlórované bifenyle, sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo znečistené nebezpečnými látkami, zemina a kamenivo znečistené nebezpečnými látkami, penový polystyrén znečistený nebezpečnými látkami a mnoho ďalších.

Výber vhodnej plochy pre umiestnenie skládky v rámci stavby je v kompetencii budúceho zhotoviteľa stavby, ktorý musí rešpektovať platné predpisy v oblasti odpadového hospodárstva. Ako vhodné plochy pre umiestnenie dočasných skládok znečistených zemín a nebezpečných odpadov počas výstavby sa javia plochy po demolácii Strediska údržby SSC a objektov Automotoklubu v Budatínskej Lehote.

Počas prevádzky

Počas prevádzky diaľnice D3 budú vznikať odpady pri údržbe a oprave komunikácie – bitúmenové zmesi z obrusnej vrstvy vrchnej časti vozovky, pri starostlivosti o dopravné značenie – odpadové farby a laky a ich obaly, z odstraňovania následkov prípadných havárií (výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky, absorpčné materiály), z čistenia lapačov olejov, drevo z údržby zelene a pod..

Odpady vznikajúce počas prevádzky diaľnice možno podľa Katalógu odpadov zatriediť nasledovne:

Tab.č. 22 Odpady vznikajúce pri prevádzke diaľnice D3

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kat. odp.
02	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry a z výroby a spracovania potravín		
02 01	Odpady z poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, poľovníctva a rybárstva, akvakultúry		
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Odpad z údržby vegetácie	O
08	Odpady z výroby, spracovania, distribúcie a používania náterových hmôt (farieb, lakov a smaltov), lepidiel, tesniacich materiálov a tlačiarenskych farieb		

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kat. odp.
08 01	Odpady z výroby, spracovania, distribúcie a používania a odstraňovania farieb a lakov		
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	N
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 080111	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	O
08 01 17	Odpady z odstraňovania farby alebo laku obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	N
08 01 18	Odpad z odstraňovania farby alebo laku iné ako uvedené v 080117	Údržba príslušenstva, dopravné značenie	O
13	Odpady z olejov a kvapalných palív okrem jedlých olejov a odpadov uvedených v skupinách 05, 12 a 19		
13 05	Odpady z odlučovačov oleja z vody		
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	ORL	N
13 05 01	Tuhé látky z lapačov piesku a z odlučovačov oleja z vody	ORL	N
15	Odpadové obaly, adsorbenty, handry na čistenie, filtračný materiál a ochranné odevy inak nešpecifikované		
15 01	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov		
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Obalové materiály	N
15 01 02	Obaly z plastov	Obalové materiály	O
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest		
17 03	Bitúmenové zmesi, uhoľný decht a dechtové výrobky		
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	Opravy vozoviek	N
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301	Opravy vozoviek	O
20	Komunálne odpady ...		
20 02	Odpady zo záhrad a parkov vrátane odpadu z cintorínov		
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	Odpad z údržby vegetácie	O
20 02 03	Iné biologicky rozložiteľné odpady	Odpad z údržby vegetácie	O
20 03	Iné komunálne odpady		
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	Komunálny odpad	O
20 03 06	Odpad z čistenia kanalizácie		O

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, ako aj počas prevádzky, bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo – zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

B.II.4 Hluk a vibrácie

Počas výstavby

Hluk

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 a stavebné dvory.

Vibrácie

Vo vzdialenosti menšej ako 50 m od budúcich stavebných dvorov sa nenachádzajú žiadne objekty vyžadujúce ochranu pred vibráciami, taktiež ani 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 (ako napr. priemyselné objekty).

Počas prevádzky

Hluk

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 (Príloha č. 4 SoH; DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023), ktorej závery sú podrobnejšie popísané v časti C.III.1. Vplyvy na obyvateľstvo.

Vibrácie

Predpokladá sa, že jediným zdrojom vibrácií počas prevádzky 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.

Pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti z hľadiska vibrácií v okolí trasy diaľnice D3, bola vypracovaná Vibračná štúdia (Príloha č. 3 SoH; DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023), ktorej závery sú podrobnejšie popísané v časti C.III.1. Vplyvy na obyvateľstvo.

B.II.5 Žiarenie a iné fyzikálne polia

Na území výstavby diaľnice D Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto je podľa Mapy prírodnej rádioaktivity (<http://apl.geology.sk/radio/>) evidované nízke až stredné radónové riziko. Táto skutočnosť nemá vplyv na výstavbu líniových objektov stavby. V prípade výstavby pozemných objektov – budov s pobytom osôb, musia sa vykonať opatrenia na zamedzenie prenikania radónu z horninového prostredia do vnútorného prostredia budov.

B.II.6 Zápach a iné výstupy

Vplyv tepla a zápachy šíriace sa do okolia z prevádzky diaľnice D3 sa nepredpokladajú.

C. KOMPLEXNÁ CHARAKTERISTIKA A HODNOTENIE VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

C.I. VYMEDZENIE HRANÍC DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Pre účely vypracovania správy o hodnotení vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na zložky životného prostredia sa za záujmové územie stavby považuje nielen samotný koridor stavby, ale aj územie, v ktorom sa môžu prejavovať prípadné synergické alebo kumulatívne vplyvy stavby a prevádzky, prípadne blízke územie s výskytom zraniteľných častí.

C.II. CHARAKTERISTIKA SÚČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Podklady o území sú pre správu o hodnotení čerpané z podkladov a prieskumov vyhotovených pre potreby dokumentácie Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023), z dokumentácie

na stavebné povolenie stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava, 2023), Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 2021). Ďalej boli využité informácie z podkladov o územnoplánovacej dokumentácii, vypracovaných environmentálnych štúdií a internetových stránok.

C.II.1 Geomorfologické pomery územia

(prevzaté z dokumentácie: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), DPP Žilina, 02/2022)

Z geomorfologického hľadiska (Kočícký & Ivanič, 2011) patrí hodnotené územie do provincie Západných Karpát, subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty.

Časť diaľnice v km 11,100 až cca v km 13,100 je súčasťou oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Javorníky, podcelku Rovnianska vrchovina. V km 13,100 - 14,500 do trasy diaľnice D3 zasahuje výbežkovite oblasť Stredných Beskýd, a to celkom Kysucká vrchovina, podcelkom Kysucké bradlá. Od km 14,500 po km 22,300 je územie súčasťou Vonkajších Západných Karpát, oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Javorníky, podcelku Kysucká kotlina, ktorá má mierne pretiahnutý tvar v smere sever - juh.

Trasa diaľnice D3 je situovaná prevažne v rovinatom teréne nivy Kysuce, kde sa prejavili eróznو-akumulačné procesy. V okolí km 13,100 - 14,500 sa uplatnili prevažne eróznо-denudačné procesy.

Morfológia územia je odrazom eróznо-akumulačných procesov, lokálne eróznо-denudačných procesov. Na území prevláda reliéf rovín a nív s morfoštruktúrnou depresiou peripieninského (pribradlového) lineamentu (Atlas krajiny SR, 2002).

C.II.2 Geologické pomery

(prevzaté z dokumentácie: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), DPP Žilina, 02/2022)

C.II.2.1 Geologické a inžinierskogeologické pomery

Na základe regionálneho geologického členenia Západných Karpát (Vass et al., 1988) patrí hodnotený úsek diaľnice D3:

- v km 11,100 - 14,945 do oblasti bradlového pásma a pribradlovej oblasti (jednotka I. rádu), do podoblasti varínsky úsek (jednotka II. rádu);
- v km 14,945 - 22,300 do oblasti flyšového pásma (jednotka I. rádu), podoblasti magurský flyš (jednotka II. rádu), jednotky III. rádu – západobystrický flyš.

Pri opise predkvartérneho podložia v oblasti varínskeho úseku bradlového pásma od začiatku projektovanej trasy diaľnice D3 v km 11,100 po cca km 13,200 sa vychádzalo z archívnych údajov. Na základe archívnych vrstov, nachádzajúcich sa v tejto oblasti, je predkvartérne podlozie budované sivými slieňmi s polohami pieskovcov, patriace do snežnických vrstiev (stredná až vrchná krieda). V km 13,200 - 14,100 je horninové prostredie tvorené červenohnedými a sivými slieňmi a bridlicami lalinocových vrstiev, bradlového pásma (stredná krieda), sivými škvrnitými nanokónovými vápencami s hľuzami rohovcov a svetlosivými kalpionelovými vápencami patriacimi do pieninského súvrstvia (vrchná jura - spodná krieda, bradlové pásmo). V km 14,100 - 14,945 predkvartérne podlozie tvoria tmavosivé škvrnité slieňité bridlice, vápence, miestami s polohami ílovcov a pieskovcov nadposidóniových a posidóniových vrstiev bradlového pásma (stredná jura). Od km 14,945 tvoria predkvartérne podlozie horniny veku spodný až stredný eocén (paleogén). Ide o sivé, vápnité siltovce, tmavosivé, miestami hnedé a sivozelené ílovce, striedajúce sa so svetlosivými pieskovecami. Jednotlivé vrstvy sú zvyčajne prevrátené. Patria bystrickým vrstvám zlínskeho súvrstvia magurského príkrovu (Potfaj et. al. 2002). Kontakt vrstiev je tektonický (Máťuš et. al. 2006).

Z inžinierskogeologického hľadiska sa na predkvartérnej geologickej stavbe podieľajú horniny (Matula et al., 1989 - list Žilina):

- v km 11,100 - 14,945 predkvartérny rajón mezozoických flyšoidných hornín (Sf), rajón ílovcovo - vápencových hornín (Ss), rajón vápencovo - dolomitických hornín (Sv),
- v km 14,945 - 22,300 predkvartérny rajón paleogénnych flyšoidných hornín (Sf).

Predkvartérne horniny sú na území projektovanej trasy diaľnice D3 prekryté sedimentami formácie kvartérnych pokryvných útvarov premenlivej hrúbky.

Na formovaní študovaného územia sa v období pleistocénu a holocénu výrazne podieľali predovšetkým fluvialne procesy, eróznno-akumulačné procesy, lokálne aj eróznno-denudačné procesy. V širšom okolí trasy sa taktiež vo veľkej miere uplatňovali gravitačné procesy. V súčasnosti sa uplatňujú aj antropogénne procesy (Potfaj et al. 2002).

Na základe terénneho prieskumu a archívnych vrtov, prevládajú v území projektovanej trasy diaľnice D3 zeminy fluvialneho komplexu (rajón údolných riečnych náplavov - F), ktoré sú lokálne prekryté zeminami komplexu antropogénnych sedimentov (rajón navážiek odpadu - Ao, rajón násypov cestných telies An, príloha č. 21, 22 Doplnkového IG a HG prieskumu, DPP Žilina, 02/2022, viď nasl. mapu).

Fluvialne sedimenty premenlivej hrúbky sú v skúmanom území tvorené predovšetkým sedimentami rieky Kysuca a jej prítokov. Dominujúcim inžinierskogeologickým typom sú fluvialne štrky s prímiesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F) s premenlivým obsahom kameňov (Cb) a balvanov (Bo). Štrk ílovitý (G5/GC), štrk siltovitý (G4/GM, štrk zle zrnený (G2/GP) je v kvartérnej vrstve zachovaný lokálne. Vrtnými prácami bola zistená premenlivá báza fluvialných sedimentov, maximálne bola ich báza zistená v hĺbke 9,3 m p.t. (vrt 233/2).

Deluviálne sedimenty

Deluviálne sedimenty (rajón deluviálnych sedimentov - D) vytvárajú povrchovú kvartérnu vrstvu v okolí km 13,500 - 14,053. V danom úseku sú prevažne prekryté zeminami komplexu antropogénnych sedimentov.

Deluviálne sedimenty boli zachytené vo vrtoch 228/17 WL, 228/18 WL, 228/19 WL, 228/20 WL, 228/21 WL, 228/22 WL, 228/23 WLP a 228/24 WL a archívnymi vrtmi V6/228, SM-103C, SM-104, V9/228, SM, 105 - SM-108, V17/228, S-47. Ich hrúbka sa pohybuje v intervale 0,5 - 2,9 m p.t. Sú tvorené najmä ílom so strednou plasticitou (F6/CI), lokálne ílom piesčitým (F4/CS), veľmi ojedinele suťou ílovito - kamenitou (G5/GC, vrt 228/21 WL).

Antropogénne sedimenty

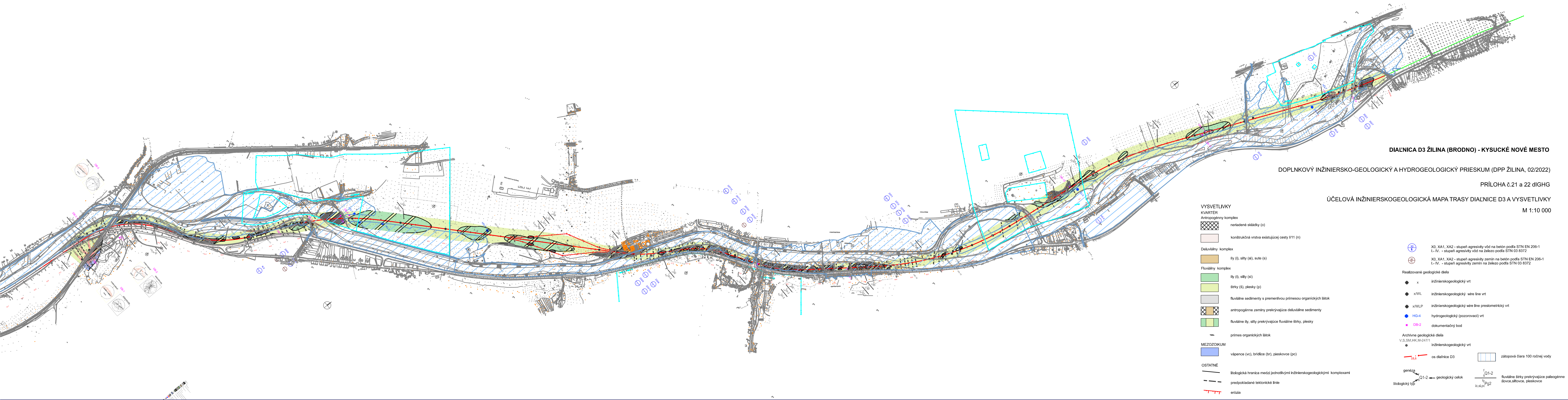
V predmetnom území sú prevažne viazané na budovanie cestnej infraštruktúry a úpravu okolia stavieb. V okolí trasy diaľnice D3 je morfológia územia výrazne ovplyvnená výskytom neriadených skládok s premenlivým obsahom. Majú premenlivú hrúbku. Maximálna hrúbka 4,0 m bola zistená vrtom 233/2.

Tektonika územia

V zmysle tektonickej mapy Slovenska (Bezák et al., 2004,) dotknuté územie po cca km 15,100 trasy diaľnice D3 začleňujeme do *tektonickej jednotky oravikum*, od km cca 15,100 po km 22,300 je územie začleňované do *magurskej jednotky (príkrovu)*.

Oravikum je tvorené jurskými a kriedovými karbonátovými horninami, zaradovanými do kysuckej a čorštínskej jednotky. Tieto boli na rozhraní kriedy a paleogénu odtrhnuté od svojho podložia a následne počas terciéru prešli viacnásobnou deformáciou a vrásnením. V súčasnosti tvoria jednotky oravika zónu s komplikovanou bradlovou stavbou.

Na základe tektonickej mapy (Bezák et al., 2004) je horninové prostredie v okolí km 14,600 výrazne porušené zisteným prešmykom smeru ZSZ - VJV so sklonom k juhu. Nešpecifikovaný zlom smeru V - Z až VSV - ZJZ (horizontálne posuny, poklesy, prešmyky) bol zistený v okolí km 14,300. Podľa neotektonickej mapy Slovenska (Maglay et al., 1999) prechádza trasou diaľnice D3 tektonická línia generálne smeru SSV - JJZ, v skúmanom území (v km 11,100 - 22,300) s premenlivým odklonom na SV - JZ až SSZ - JJV. Táto línia prechádza celým údolím Kysuce, spôsobuje rozsegmentovanie a vzájomné



posunutie hornín, čo bolo možné zachytiť najmä v priečných profiloch. V okolí km 13,600 predpokladáme zlom smeru SSZ - J JV až S - J. Predpokladáme tiež tektonické porušenie hornín v trase diaľnice D3 zlomovými líniami smeru SZ - JV.

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 poukázalo na skutočnosť, že chránené paleontologické nálezisko **Prírodná pamiatka Kysucká brána** jursko-spodnokriedových vrstiev kysuckej jednotky bradlového pásma vystupuje v pásme obnaženom pozdĺž V-Z (VZV-ZJZ) tektonických línii, ktoré sa križujú s mladšími S-J aj SZ-JV zlomovými poruchami. Pri zásahu do skalného masívu nie sú vylúčené komplikácie v podobe blokovej nestability hornín, čo vyvolá potrebu ochranných opatrení, ktoré môžu znehodnocovať vizuálny vnem, vecný význam, ale aj prístupové možnosti k danej prírodnej pamiatke.

Taktiež upozornilo, že hodnotené územie patrí do rajónu potenciálne nestabilných až nestabilných území a je citlivé na väčšie antropogénne zásahy. Podľa § 20 ods. 3 geologického zákona ministerstvo vymedzuje ako riziko stavebného využitia územia výskyt aktívnych, potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií. Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.

C.II.2.2 Inžinierskogeologické pomery územia

(prevzaté z dokumentácie: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), DPP Žilina, 02/2022)

Inžinierskogeologické, geotechnické a hydrogeologické pomery v km 13,200 - 22,300 trasy diaľnice D3 hodnotíme na základe výsledkov doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, ktoré zahŕňajú výsledky terénnych prác, laboratórnych skúšok, prác geologickej služby. Pri hodnotení pomerov územia boli využité aj výsledky z predchádzajúcich prieskumov.

Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický (bodový) prieskum overil charakter kvartérnych zemín a predkvartérnych paleogénnych a mezozoických hornín, hydrogeologické a geochemické pomery v mieste navrhovaných mostných objektov SO 201-00, SO 202-00, SO 228-00, SO 229-00, SO 230-00, SO 233-00, SO 237-00, SO 247-00, SO 248-00 v trase diaľnice D3.

Predkvartérny podklad je v skúmanom území tvorený horninami pestrej pieskovcovo-slieňovcovo-vápencovej formácie a horninami flyšovej formácie.

Predkvartérne horniny sú súvisle prekryté sedimentami formácie kvartérnych pokryvných útvarov, ktorá je v predmetnom území zastúpená antropogénnym, fluviálnym a deluviálnym komplexom premenlivej hrúbky. Fluviálny komplex tvoria štrkovité zeminy s piesčitými preplástkami a jemnozrnné sedimenty náplavov horského toku rieky Kysuce, ktoré sú približne v km 13,500 -14,053 prekryté deluviálnymi ílmi a sutinami. Deluviálne i fluviálne sedimenty sú nesúvisle prekryté zeminami antropogénneho pôvodu.

1) Kvartérne pokryvné útvary

Formácia kvartérnych pokryvných útvarov je v trase diaľnice D3 zastúpená nasledujúcimi litologickými komplexami a inžinierskogeologickými typmi:

a) Antropogénny komplex

Trasa budúcej diaľnice D3 križuje vo svojom priebehu časť zastavaných území, cestnú infraštruktúru, prechádza cez skládky odpadu, resp. iné antropogénne navážky. V trase diaľnice má antropogénny materiál výrazné plošné zastúpenie.

Antropogénne sedimenty sú vo vrtoch prevažne hrubozrnného charakteru s prevahou štrkovitých zemín nad piesčitými. Jemnozrnné antropogénne sedimenty sú prevažne ílovitého, menej siltovitého charakteru s premenlivým obsahom piesčitej a štrkovitej frakcie. V sedimentoch antropogénneho komplexu je premenlivý obsah kamenitej frakcie (Cb). Antropogénne zeminy sú pre ich heterogenitu nevhodnou základovou pôdou.

Hrúbka antropogénnej vrstvy (navážky) je premenlivá a bola overená viacerými realizovanými, aj archívnymi vrtmi. V plánovanom úseku diaľnice D3 v km 11,100 - 22,300 bola overená hrúbka antropogénnych sedimentov od 0,4 m (vrt 228/5 WL) po 4,0 m (vrt 233/2, archívny vrt SD-39).

Najvýraznejšia akumulácia antropogénnych zemín je v km 16,900 - 17,100, kde bola vrtmi overená hrúbka antropogénneho materiálu 3,0 m (233/1) - 4,0 m (233/2) - 3,4 m (233/3). Archívnymi vrtmi bol v tomto úseku navŕtaný antropogénny materiál hrúbky 1,1 m (M-233/2) - 2,4 m (SM-126) - 4,6 m (V13/233).

Podľa geologickej dokumentácie geologických diel, výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky a v zmysle STN 72 1001 sú antropogénne sedimenty tvorené hrubozrnnými zeminami charakteru štrku s prímiesou jemnozrnej zeminy (G3/G-FY), štrku ílovitého (G5/GCY), lokálne štrku siltovitého (G4/GMY) s premenlivým obsahom kamenitej frakcie a s lokálnymi polohami piesku ílovitého (S5/SCY), piesku siltovitého (S4/SMY). Štrkovité zrná veľkosti do 63 mm, sú ostrohranné až zaoblené, tvorené sú pieskovicami, stavebným materiálom (tehly, betón, asfaltová vozovka, plasty, kovové predmety a iné). Kamenitá frakcia (Cb) je tvorená prevažne betónom a tehliami veľkosti do 150 mm (Cb). Štrkovité antropogénne zeminy typu G3/G-FY, G5/GCY a G4/GMY sú stredne uľahnuté, lokálne veľmi uľahnuté a kypré. Obsah piesčitej frakcie je premenlivý.

Štrkovité antropogénne zeminy typu G5, G4 a G3 sú prevažne stredne uľahnuté ($I_D = 0,44 - 0,58$), obsah štrkovitých zŕn: 53,0 - 64,0 % a piesčitých zŕn: 18,0 - 23,0 %. Jemnozrnné antropogénne zeminy sú vo vrtoch zastúpené ílom so strednou, lokálne s nízkou plasticitou (F6/CLY - CIY), lokálne siltom so strednou plasticitou (F5/MIY), siltom a ílom piesčitým (F3/MSY, F4/CSY) tuhej až pevnej konzistencie, menej tvrdej konzistencie ($w_L = 30,0 - 34,5\%$; $I_c = 0,89 - 0,96$; obsah piesčitých zŕn: 31,0 - 35,0 % a obsah štrkovitých zŕn: 17,0 - 22,0 %).

b) Deluviálny komplex

Deluviálne sedimenty boli overené v súvislej vrstve približne v km 13,500 - 14,053, kde sú prekryté vrstvou antropogénnych sedimentov.

Výskyt deluviálnych zemín charakteru sutí ílovito - kamenitých (G5/GC), kamenito - ílovitých (F2/CG), hrúbky do 4,0 m predpokladáme v okolí vrtu E/3WL, E/4WLP (SO 248-00 ekodukt).

Podľa geologickej dokumentácie geologických diel, výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín a v zmysle STN 72 1001 sú deluviálne sedimenty tvorené predovšetkým jemnozrnnými zeminami charakteru ílu so strednou plasticitou (F6/CI), pevnej a tvrdej, menej tuhej konzistencie, menej ílom piesčitým (F4/CS) pevnej až tvrdej konzistencie, lokálne siltom so strednou plasticitou (F5/MI) pevnej konzistencie. Lokálne sú prítomné ostrohranné až čiastočne zaoblené štrkovité zrná veľkosti do 50 mm, tvorené predovšetkým slabo zvetranými vápencami, menej pieskovicami. Hrubozrnné zeminy sú zastúpené veľmi ojedinele suťou ílovito-kamenitou (G5/GC; vrt 228/21 WL). Štrkovité úlomky sú ostrohranné, tvorené vápencami a bridlicami, veľkosti 20 - 30 mm.

c) Fluviálny komplex

Komplex tvoria:

Fluviálne sedimenty náplavov horských tokov

Sedimenty náplavov horských tokov boli overené v súvislej vrstve. Ich hrúbka je premenlivá a nesúvisle sú prekryté antropogénnymi zeminami, menej deluviálnymi sedimentami. Povrchovú vrstvu tvoria v km 15,174 - 16,200, v km 17,100 - 17,300, v km 18,720 - 19,700, v km 20,200 - 21,981. Vo zvyšných úsekoch diaľnice D3 sú prevažne prekryté antropogénnymi sedimentami.

Fluviálne sedimenty náplavov horských tokov *charakteru jemnozrnných zemín* sú vo vyčlenenom úseku trasy diaľnice D3 zachované v útržkovitej forme. Prevažne sú tvorené fluviálnym ílom piesčitým a siltovitým (F4/CS, F3/MS), tuhej až pevnej konzistencie, len lokálne tvrdej konzistencie (vrt 247/1 WLP), menej ílom so strednou plasticitou (F6/CI). Jemnozrnné sedimenty vytvárajú šošovky v hrubozrnných sedimentoch. V trase diaľnice D3 jemnozrnné sedimenty tvoria ojedinele preplásky, príp. menšie polohy vo vrstve štrkovitých zemín.

Fluviálne sedimenty náplavov horských tokov *charakteru štrkovitých a piesčitých zemín* v trase diaľnice D3 v km 13,200 - 20,300 vytvárajú súvislú vrstvu. Sú zastúpené prevažne štrkovitými zeminami charakteru štrku s prímiesou jemnozrnej zeminy (G3/G-F), štrku ílovitého (G5/GC), menej štrku siltovitého (G4/GM), veľmi ojedinele štrku zle zrneného (G2/GP) a štrku dobre zrneného (G1/GW).

Piesčité polohy charakteru piesku s prímесou jemnozrnnej zeminy (S3/S-F), piesku siltovitého (S4/SM), piesku ílovitého (S5/SC) majú šošovkovitý charakter. Ich báza sa pohybuje v hĺbke 1,3 m (vrt 233/6) až 10,4 m (archívny vrt S-45). Archívnym vrtom SM-126 po konečnú hĺbku vrtu (10,0 m) nebola báza fluviálnych štrkov zistená.

Fluviálne sedimenty s prímесou organických látok

V okolí km 17,543 trasy D3 boli bodovým prieskumom overené fluviálne sedimenty charakteru ílu piesčitého (F4/CS) pevnej až tvrdej konzistencie s prímесou organických látok 3,4 % (247/1WL). Hrúbka ílu piesčitého s prímесou organických látok je 0,7 m (247/1WL).

V km okolí km 18,000 trasy D3 boli bodovým prieskumom overené fluviálne sedimenty charakteru ílu so strednou plasticitou (F6/CI) tuhej až mäkkej konzistencie s prímесou organických látok 2,3 % (247/10WL) s hrúbkou vrstvy 0,8 m a ílu so strednou plasticitou (F6/CI) pevnej konzistencie so stredným obsahom piesčitej frakcie, s lokálnym výskytom štrkovitých zŕn veľkosti do 63 mm, s prímесou organických látok 3,9 % (247/9) s hrúbkou vrstvy 0,6 m. V archívnom vrte SD-67 (km 20,100) vo vrstve ílu piesčitého bol zistená prímес organických látok 0,49 %, vo vrte SD-68 (km 20,500) bola zistená prímес 1,45 % a v okolí km 21,100 vo vrte SD-70 bola overená prímес organických látok 1,22 %.

Vzhľadom k bodovému prieskumu, nevylučujeme prítomnosť zemín s premenlivým obsahom organických látok aj v iných úsekoch trasy diaľnice D3.

2) Predkvartérne horniny

Predkvartérne podložie je tvorené horninami flyšovej formácie a pestrej pieskovcovo-slieňovcovo-vápencovej formácie, ktoré sú v celom skúmanom úseku trasy diaľnice D3 súvisle prekryté sedimentami formácie kvartérnych pokryvných útvarov.

Flyšová formácia je v predmetnom území zastúpená prevažne ílovcovým zbridičnatelým komplexom s polohami siltovcov a pieskovcov, v premenlivom pomere, s rôznym stupňom zvetrávania a tektonického porušenia.

Predkvartérne horninové prostredie je tvorené ílovcami, siltovcami s polohami pieskovcov, horniny sa nerovnomerne striedajú, sú tektonicky porušené puklinami prevažne so strmým sklonom 60 - 80°, menej so sklonom do 60°. Na základe archívnej dokumentácie majú pukliny smer cca 146/70°, 200/85°, 240/85°, a vrstevnatosť hornín je 28 - 32/30 - 51°.

C.II.2.3 Geodynamické javy a seizmicita územia

(prevzaté z dokumentácie: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), DPP Žilina, 02/2022)

Seizmicita územia

Podľa prílohy A.2 „Seizmotektonická mapa Slovenska“ normy STN 73 0036 (Seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií) predmetné územie sa nachádza v oblasti so seizmickou intenzitou 8° MSK-64. Podľa STN EN 1198-1/NA/Z1 (73 0036) a mapy „Zdrojové oblasti seizmického rizika na území Slovenska a v jeho blízkom okolí“ sa predmetné územie nachádza v zdrojovej oblasti seizmického rizika 2, kde základné seizmické zrýchlenie $a_r = 1,0 \text{ m.s}^{-2}$.

Podľa STN EN 1198-1/NA/Z2 (73 0036) a mapy „Oblasti seizmického ohrozenia na území Slovenska“ sa predmetná lokalita nachádza v oblasti rozhrania seizmického ohrozenia s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia $a_{gR} = 0,40 \text{ m.s}^{-2}$ a $a_{gR} = 0,63 \text{ m.s}^{-2}$.

Pri stanovení kategórie podložia sme vychádzali z STN EN 1198-1 (73 0036) a z výsledkov inžinierskogeologických prieskumov. Z hľadiska vplyvu lokálnych vlastností podložia na seizmický pohyb zaradujeme úsek cesty prevažne do kategórie A.

Exogénne geodynamické javy

Svahové deformácie

Do trasy diaľnice D3 v km 11,100 - 22,300 nezasahujú svahové deformácie. Pravý pruh diaľnice v km 13,550 - 14,063 je situovaný vo svahu, ktorého časť je náchylná k zosúvaniu.

Erózia

Počas vysokých vodných stavov možnosť vzniku bočnej erózie v nárazových brehoch toku Kysuce a Vadičovského potoka. Výrazná bočná erózia rieky Kysuce sa prejavuje v km 20,950 - 20,190 plánovanej trasy diaľnice D3, v nárazových brehoch rieky Kysuca. Výrazná bočná erózia pri extrémnych zrážkach môže následne podmieniť zosúvanie brehových svahov.

Územie s výskytom výmoľovej erózie vyčleňujeme v km 21,880 - 21,980. Erózne ryhy limitovali realizáciu geologických diel 202/1, 202/2.

Objemové zmeny ílovitých zemín

Objemové zmeny je možné predpokladať hlavne pri kvartérnych íloch so strednou až vysokou plasticitou v súvislosti s obsahom viazanej vody v zemine. Tieto zeminy pri vysychaní zmenšujú svoj objem a pri navlhčovaní naopak zväčšujú - napúčajú. Tento mechanizmus môže pri nevhodnom stavebnom zásahu spôsobiť rozsiahle škody.

Zvetrávanie

Horniny majú premenlivý stupeň zvetrávania. Vrchná vrstva predkvartérnych hornín je prevažne úplne až silno zvetraná, miestami až charakteru zemín, smerom do hĺbky sú horniny slabo zvetrané až zdravé.

C.II.2.4 Zdroje nerastných surovín

Podľa registrov Štátneho geologického ústavu D. Štúra (oddelenie Geofondu) patrí celý úsek diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto do oblasti, v ktorej nie je možné vykonávať ložiskový geologický prieskum na ropu a horľavý zemný plyn.

V okolí predmetného úseku diaľnice D3 sa nachádzajú tri registrované ložiská nerastných surovín, z toho dve ložiská nevyhradených nerastov a jedno výhradné ložisko s vymedzeným chráneným ložiskovým územím (CHLÚ). Medzi nevyhradené nerasty patria vápencové suroviny, resp. stavebný kameň na území k. ú. Snežnica (ložisko s ID 4630). Ide o ložisko so zastavenou ťažbou, na ktorom sa nepredpokladá ďalšie využívanie zásob. Východne od Radole, na území k. ú. Lopušné Pažite (kóta Malé Ostré, ID ložiska 4016) sa ťaží vápenec na stavebné účely (firma Kamenivo Nord 2 s.r.o.; rozhodnutie OBÚ Prievidza, č. 53-92/2017, 15.03.2022).

V širšom okolí posudzovanej činnosti sa nachádzajú ložiská predovšetkým charakteru stavebného kameňa, surovín pre výrobu cementu a tehliarskych surovín. Ide o nasledujúce ložiská:

Ložiská vyhradených nerastov:

- Lietavská Lúčka (vápenec)
- Lietavská Svinná (vápenec)
- Turie (dolomitický vápenec)
- Turie I (dolomit)
- Stráňavy – Polom (vápenec)
- Považský Chlmec (dekoračný kameň)

Ložiská nevyhradených nerastov:

- Bánová (tehliarske suroviny)
- Bytčica – Žilina (tehliarske suroviny)
- Radola (tehliarske suroviny)
- Kotešová – Sihoč – Oblazov (štrkopiesky a piesky)
- Rudinka (štrkopiesky)
- Ochodnica (stavebný kameň)
- Kotešová I – Važina (štrkopiesky a piesky)
- Klubina 2 (stavebný kameň)
- Snežnica (stavebný kameň)
- Lopušné Pažite (stavebný kameň).

C.II.2.5 Stav znečistenia horninového prostredia

Environmentálne záťaž

Environmentálna záťaž (EZ) je v zmysle geologického zákona zadefinovaná ako znečistenie územia spôsobené činnosťou človeka, ktoré predstavuje závažné riziko pre ľudské zdravie alebo horninové prostredie, podzemnú vodu a pôdu s výnimkou environmentálnej škody. Ide o široké spektrum území kontaminovaných priemyselnou, vojenskou, banskou, dopravnou a poľnohospodárskou činnosťou, ale aj nesprávnym nakladaním s odpadom. V súčasnosti sú environmentálne záťaž a informácie o ich umiestnení a prípadnej rizikivosti evidované v rámci informačného systému environmentálnych záťaží, ktorý je pravidelne aktualizovaný SAŽP. Informačný systém environmentálnych záťaží eviduje nasledovné environmentálne záťaž (EZ):

- Register A - pravdepodobná environmentálna záťaž,
- Register B - environmentálna záťaž,
- Register C - sanovaná, rekultivovaná lokalita.

Podľa registra EZ (<http://envirozataze.enviroportal.sk>) sa v dotknutých k.ú. nachádzajú viaceré environmentálne záťaž. Environmentálne záťaž sa zaraďujú do registra A (pravdepodobná záťaž), B (environmentálna záťaž), C (sanovaná, rekultivovaná lokalita), AC (Pravdepodobná environmentálna záťaž a súčasne sanovaná, resp. rekultivovaná lokalita (t.j. napriek realizovaným opatreniam nie je jednoznačne preukázané, že lokalita je bez kontaminácie), BC (Environmentálna záťaž a súčasne sanovaná resp. rekultivovaná lokalita (t.j. napriek realizovaným opatreniam je preukázateľné, že lokalita je naďalej kontaminovaná).

V dotknutých katastrach sú evidované nasledujúce environmentálne záťaž:

Pravdepodobná environmentálna záťaž

1. Názov EZ: ZA (013) / Rosina – skládka popolčeka – odkalisko (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka popolčeka odkalisko

Druh činnosti: odkalisko

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

2. Názov EZ: ZA (018) / Žilina – areál ZVL (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: areál ZVL

Druh činnosti: spracovanie kovov

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

3. Názov EZ: ZA (019) / Žilina – neriadená skládka TKO Považ. Chlmec (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: neriadená skládka TKO Považ. Chlmec

Druh činnosti: skládka komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ so strednou prioritou (K 35 - 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

EZ sa nachádza pred začiatkom úseku navrhovanej trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto

4. Názov EZ: KM (006) / Kysucké Nové Mesto – Oškerda

Názov lokality: Oškerda

Druh činnosti: skládka priemyselného a komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

EZ sa nachádza na ľavom brehu rieky Kysuca (stavba je v tomto úseku vedená po pravom brehu) vo vzdialenosti min. 220 m v kolmej vzdialenosti od osi diaľnice D3.

5. Názov EZ: KM (009) / Kysucké Nové Mesto – skladovací areál HORA (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skladovací areál HORA

Druh činnosti: sklady odpadov a zariadenia na ich spracovanie

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

6. Názov EZ: KM (010) / Kysucké Nové Mesto – ZANAD (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: ZANAD

Druh činnosti: čerpacia stanica PHM

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

7. Názov EZ: KM (011) / Nesluša – skládka PO a KO I (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka PO a KO I

Druh činnosti: skládka priemyselného a komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ s nízkou prioritou (K < 35)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

Poznámka: environmentálna záťaž sa nachádza na hranici katastrálneho územia mesta Kysucké Nové Mesto

8. Názov EZ: KM (012) / Nesluša – skládka PO III (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka PO III

Druh činnosti: skládka priemyselného odpadu

Stupeň priority: EZ so strednou prioritou (K 35 - 65)

Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna záťaž

Poznámka: environmentálna záťaž sa nachádza na hranici katastrálneho územia mesta Kysucké Nové Mesto

Potvrdená environmentálna záťaž1. Názov EZ: ZA (021) / Žilina – východné priemyselné pásmo (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: východné priemyselné pásmo

Druh činnosti: výroba chemikálií

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

2. Názov EZ: ZA (1882) / Žilina – Rušňové depo, Cargo a. s. (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: Rušňové depo, Cargo a. s.

Druh činnosti: železničné depo a stanica

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

3. Názov EZ: ZA (020) / Žilina – skládka odpadov Považský Chlmec (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka odpadov Považský Chlmec

Druh činnosti: skládka priemyselného a komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ s nízkou prioritou (K < 35)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

4. Názov EZ: KM (004) / Kysucké Nové Mesto – mestská skládka TKO

Názov lokality: mestská skládka TKO

Druh činnosti: skládka priemyselného a komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

EZ sa nachádza v bezprostrednej blízkosti navrhovanej trasy diaľnice D3.

5. Názov EZ: KM (008) / Kysucké Nové Mesto – skládka pri SPŠ v meste (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka pri SPŠ v meste

Druh činnosti: skládka priemyselného a komunálneho odpadu

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

EZ sa nachádza na pravom brehu rieky Kysuca, trasa diaľnice D3 je v tomto úseku vedená po ľavom brehu Kysuce. Od EZ sa nachádza v kolmej vzdialenosti vyše 125 m od osi D3.

6. Názov EZ: KM (002) / Kysucké Nové Mesto – neutralizačná stanica (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: neutralizačná stanica

Druh činnosti: strojárská výroba

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

7. Názov EZ: KM (003) / Kysucké Nové Mesto – bývalý sklad olejov (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: bývalý sklad olejov

Druh činnosti: strojárská výroba

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

Sanovaná / rekultivovaná lokalita

1. Názov EZ: ZA (002) / Žilina – ČS PHM – Montážna (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: ČS PHM – Montážna

Druh činnosti: čerpacia stanica PHM

Stupeň priority: v registri nie je uvedené

Registrovaná ako: C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

2. Názov EZ: KM (1941) / Radoľa – skládka KO pri cintoríne (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka KO pri cintoríne

Druh činnosti: skládka komunálneho odpadu

Stupeň priority: v registri nie je uvedené

Registrovaná ako: C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

3. Názov EZ: KM (2032) / Kysucký Lieskovec – skládka Lopušné Pažite (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: skládka Lopušné Pažite

Druh činnosti: skládka komunálneho odpadu

Stupeň priority: v registri nie je uvedené

Registrovaná ako: C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

Potvrdená environmentálna záťaž aj sanovaná / rekultivovaná lokalita

1. Názov EZ: ZA (1840) / Žilina – Trnové – odkalisko popolčeka (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: Trnové – odkalisko popolčeka

Druh činnosti: odkalisko

Stupeň priority: EZ so strednou prioritou (K 35 - 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

2. Názov EZ: KM (005) / Kysucké Nové Mesto – NN Slovakia (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: NN Slovakia

Druh činnosti: strojárská výroba

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

3. Názov EZ: KM (1969) / Kysucké Nové Mesto – časť bývalého areálu KLF (mimo záujmové územie stavby D3)

Názov lokality: časť bývalého areálu KLF

Druh činnosti: strojárská výroba, lakovňa

Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)

Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž

C Sanovaná/ rekultivovaná lokalita

EZ sa nachádza v intraviláne mesta Kysucké Nové Mesto

V Informačnom systéme environmentálnych záťaží SR k 15.03.2021 v katastrálnych územiach obcí Povina a Rudinka nie je evidovaná žiadna environmentálna záťaž.

Tab.č. 23 Prehľad environmentálnych záťaží v riešenom území a jeho okolí

Prehľad environmentálnych záťaží				
Názov EZ		Register	Identifikátor	Obec
Pravdepodobná EZ				
Okres Žilina				
1.	ZA (013) / Rosina – skládka popolčeka – odkalisko	A	SK/EZ/ZA/1062	Rosina
2.	ZA (018) / Žilina – areál ZVL	A	SK/EZ/ZA/1067	Žilina
3.	ZA (019) / Žilina - neriadená skládka TKO Považský Chlmec	A	SK/EZ/ZA/1068	Žilina
Okres Kysucké Nové Mesto				
4.	KM (006) / Kysucké Nové Mesto – Oškerda	A	SK/EZ/KM/316	KNM
5.	KM (009) / Kysucké Nové Mesto – skladovací areál HORA	A	SK/EZ/KM/319	KNM
6.	KM (010) / Kysucké Nové Mesto – ZANAD	A	SK/EZ/KM/320	KNM
7.	KM (011) / Nesluša – skládka PO a KO I	A	V IS sa neuvádza	KNM
8.	KM (012) / Nesluša – skládka PO III	A	V IS sa neuvádza	KNM
Potvrdená EZ				
Okres Žilina				
1.	ZA (021) / Žilina – východné priemyselné pásmo	B	SK/EZ/ZA/1070	Žilina
2.	ZA (1882) / Žilina – Rušňové depo, Cargo a. s.	B	SK/EZ/ZA/1882	Žilina
3.	ZA (020) / Žilina - skládka odpadov Považský Chlmec	B	SK/EZ/ZA/1069	Žilina
Okres Kysucké Nové Mesto				
4.	KM (004) / Kysucké Nové Mesto - mestská skládka TKO	B	SK/EZ/KM/314	KNM
5.	KM (008) / Kysucké Nové Mesto - skládka pri SPŠ v meste	B	SK/EZ/KM/318	KNM
6.	KM (002) / Kysucké Nové Mesto - neutralizačná stanica	B	SK/EZ/KM/312	KNM
7.	KM (003) / Kysucké Nové Mesto - bývalý sklad olejov	B	SK/EZ/KM/313	KNM
Sanovaná/rekultivovaná EZ				
Okres Žilina				
1.	ZA (002) / Žilina – ČS PHM – Montáža	C	SK/EZ/ZA/1618	Žilina
Okres Kysucké Nové Mesto				
2.	KM (1941) / Radoľa - skládka KO pri cintoríne	C	SK/EZ/KM/1941	KNM
3.	KM (2032) / Kysucký Lieskovec - skládka Lopušné Pažite	C	SK/EZ/KM/2032	Kysucký Lieskovec
Potvrdená EZ aj sanovaná / rekultivovaná lokalita				
Okres Žilina				
1.	ZA (1840) / Žilina – Trnové – odkalisko popolčeka	B/C	SK/EZ/ZA/1062	Žilina
Okres Kysucké Nové Mesto				
2.	KM (005) / Kysucké Nové Mesto - NN Slovakia	BC	SK/EZ/KM/315	KNM
3.	KM (1969) / Kysucké Nové Mesto - časť bývalého areálu KLF	BC	SK/EZ/KM/1969	KNM

Zdroj: <http://envirozataze.enviroportal.sk>

Z uvedených environmentálnych záťaží sa reálne v blízkosti navrhovanej stavby D3 nachádza len Mestská skládka TKO KM (004)/Kysucké Nové Mesto. Ide o potvrdenú environmentálnu záťaž, skládku priemyselného a komunálneho odpadu, ktorá vznikla v 60.-tych rokoch 20. stor. živelným zavážaním starých ťažobných jám po ťažbe štrkopieskov bez predchádzajúcej úpravy podlažia. Na južnom okraji skládky bola v minulosti skládka ropných látok ZVL. Práve z tejto časti pochádza znečistenie podzemnej vody a horninového prostredia ropnými látkami, ktoré bolo preukázané prieskumnými prácami realizovanými v roku 1990. Skládka je od roku 1994 uzatvorená. V roku 2015 bol na EZ zrealizovaný Prieskum pravdepodobnej environmentálnej záťaže (Cenvis, s.r.o. Bratislava, 04/2015), vrátane rizikovej analýzy. Táto potvrdila znečistenie ropnými látkami zemín aj podzemných vôd v priestore bývalej skládky ropných látok závodu ZVL a na JJZ okraji skládky TKO priľahlom k skládke RL. Mimo tohto územia neboli zistené žiadne vyššie ukazovatele znečistenia. V podzemnej vode z vrtu HKM-2 a v povrchovej vode Kysuca boli sporadicky zistené vyššie koncentrácie NEL-UV, čo však môže mať iný ako ropný pôvod.

EZ je pravidelne monitorovaná v niekoľkých vrtoch, pričom vo vrte VN210-1, ktorý je situovaný v SZ časti skládky a je najbližšie k trase stavby diaľnice D3, v roku 2022 neboli prekročené limity indikačných kritérií.

(zdroj: <https://app.geology.sk/mp5/?layer=Monitoring%20environment%C3%A1lnych%20z%C3%A1ťaž%C5%A5a%C5%BE%C3%AD>)

Podľa registra skládok a mapových podkladov (mapový server SGÚDŠ) sa v blízkosti trasy diaľnice D3 a v jej najbližšom okolí evidujú viaceré skládky (ich poloha je zakreslená na mapovom serveri SGÚDŠ):

- R.č. 2847 (k.ú. Brodno) , skládka SO, odvezená, mimo trasy D3;
- R.č. 2849 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, v blízkosti Kysuce a železničnej trate, mimo trasy D3;
- R.č. 2850 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka SO – opustená skládka bez prekrytia, v blízkosti ekoduktu;
- R.č. 2851 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka SO – opustená skládka bez prekrytia, v blízkosti ekoduktu;
- R.č. 2869 (k.ú. Vranie), skládka TKO, zlikvidovaná – odvezená, v blízkosti úpravy Kysude a demolácie mosta;
- R.č. 2870 (k.ú. Vranie), skládka TKO, zlikvidovaná – odvezená, mimo trasy D3;
- R.č. 2874 (k.ú. Brodno), skládka TKO, zlikvidovaná – odvezená, v blízkosti SO 112;
- R.č. 2878 (k.ú. Považský Chlmec), nelegálna skládka TKO Považský Chlmec 4 – opustená skládka bez prekrytia – mimo trasy D3;
- R.č. 6407 (k.ú. Kysucký Lieskovec), skládka na nie nebezpečný odpad. Uzatvorená a prekrytá, mimo trasy D3;
- R.č. 6408 (k.ú. Kysucký Lieskovec), prekrytá upravená skládka SO, PO a kaly, pravdepodobne v trase D3;
- R.č. 6409 (k.ú. Kysucký Lieskovec), prekrytá upravená skládka SO, pravdepodobne v trase D3;
- R.č. 6428 (k.ú. Budatínska Lehota), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, pravdepodobne v trase D3;
- R.č. 6429 (k.ú. Budatínska Lehota), skládka TKO a SO – nový odpad na malej ploche, v tesnej blízkosti trasy D3;
- R.č. 6431 (k.ú. Budatínska Lehota), skládka TKO, SO a kalov – zlikvidovaná, nový odpad na malej ploche, pravdepodobne v trase D3;
- R.č. 6440 (k.ú. Povina), stará neriadená skládka, opustená, mimo trasy D3;
- R.č. 6441 (k.ú. Povina), skládka PO a TKO, nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, mimo trasy D3;
- R.č. 6443 (k.ú. Rudinka), skládka SO, skládka s ukončenou prevádzkou, mimo trasy D3;
- R.č. 6444 (k.ú. Oškerda), skládka SO a kalov, skládka s ukončenou prevádzkou, v blízkosti trasy SO 140 trasa B;

- R.č. 6445 (k.ú. Oškerda), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, mimo trasy D3;
- R.č. 6446 (k.ú. Rudinka), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, mimo trasy D3;
- R.č. 6454 (k.ú. Oškerda), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia, mimo trasy D3;
- R.č. 6462 (k.ú. Kysucké Nové Mesto), skládka TKO s ukončenou prevádzkou = KM(004) – v tesnej blízkosti trasy D3.

Z uvedeného je zrejmé, že v blízkosti trasy diaľnice D3 a miestami priamo v trase diaľnice sa lokálne vyskytujú neriadené skládky s hrúbkou antropogénneho materiálu 0,4 - 4,0 m. Antropogénne navážky zistené podrobným IGHG prieskumom boli predmetom mapovacích prác v km 13,200 - 22,300 trasy diaľnice D3 (viď kap. C.III.2. Vplyvy na horninové prostredie).

Poloha vyššie uvedených skládok je orientačne zakreslená v prílohe 1.2 SoH v Mape súčasného stavu.

Radón

Dotknuté územie sa nachádza v zóne prirodzenej rádioaktivity, ktorá v predmetnom posudzovanom území dosahuje slabé až mierne zvýšené hodnoty.

C.II.3 Pôdne pomery

(prevzaté z dokumentácie: Pedologický prieskum, DSP, PEDOCONSULT, RNDr. Silvia Lazúrová, Liptovský Mikuláš, 2023)

Všeobecná charakteristika pôd záujmového územia

Výskyt a rozšírenie jednotlivých pôdných typov s rôznymi vlastnosťami v krajine je výsledkom pôdobenja špecifickej kombinácie určitých faktorov prostredia - pôdotvorných činiteľov, najmä rôznych pôdotvorných substrátov, reliéfu, pôvodnej vegetácie a pôsobenia podzemnej i povrchovej vody.

Fluvizeme sa vyvinuli v nivách riek, kde je ich vývoj narušovaný záplavami. Fluvizeme sú genetickým pôdnym typom z hľadiska obsahu humusu, textúrneho zloženia, morfológie pôdneho profilu, úrodnosti i environmentálneho potenciálu veľmi variabilným. Ich produkčný potenciál sa pohybuje v rozpätí 33 – 90 bodov (v 100 bodovej škále). Limitujúcim faktorom využívania fluvizemí býva zamokrovanie (oglejenie) až záplavy, obsah piesku a štrku v ornici, plytký pôdny profil (hĺbka profilu po horizont s obsahom skeletu nad 50% do 30 cm).

V záujmovom území stavby sa nachádzajú stredne ťažké fluvizeme typické nekarbonátové, s rôznym obsahom skeletu (prevažne však štrkovité) až fluvizeme plytké.

Kambizeme sú najrozšírenejším pôdnym typom v rámci Slovenska. Nachádzajú sa na vrchovinách i v pohoriach, predovšetkým na zvetralinách pevných nekarbonátových hornín. Úrodnosť tohto pôdneho typu je daná jeho vlastnosťami a miestom výskytu. Sú to pôdy stredne úrodné, často na svahoch, vhodné len pre užší sortiment poľnohospodárskych plodín, často využívané len ako lúky a pasienky. Zvyšovanie ich úrodnosti si vyžaduje väčšie náklady. Z hľadiska typologicko - produkčnej kategorizácie patria do kategórie O4 až T4 (produkčné orné pôdy až málo produkčné trvalé trávne). Kambizeme sú v záujmovom území zastúpené v okrajových svahovitých častiach úseku subtypom kambizem typická a kambizem pseudoglejová.

C.II.3.1. Kvalita pôd

Pri pedologickom prieskume bolo na trase stavby popísaných a oklasifikovaných spolu 56 pôdných sond (S 1 – S56). Vrtý boli realizované do hĺbky 1 m, resp. do hĺbky pevného (silne kamenitého) substrátu. Jednotlivé sondy boli popísané podľa diagnostických pôdných horizontov a klasifikované v zmysle platného Morfo genetického klasifikačného systému pôd SR.

Tab.č. 24 Klasifikácia pôdných sond

Číslo sondy	Pôdny typ, subtyp (podľa prieskumu)	Pôdny druh (textúra ornice)*	BPEJ	Obsah skeletu v ornici (%)
S 1	Fluvizem typická	PH	0706015	0
S 2	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 3	Fluvizem typická	PH	0706015	10
S 4	Fluvizem typická	PH	0706015	20-30
S 5	Fluvizem typická	PH	0706015	10
S 6	Fluvizem typická	H-PH	0714065	5
S 7	Fluvizem typická	H	0714065	5
S 8	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 9	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 10	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 11	Fluvizem typická	H	0706015	0
S 12	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 13	Fluvizem typická	H	0706015	5-10
S 14	Fluvizem typická	PH	0706015	10-15
S 15	Fluvizem typická	PH	0706012	10-15
S 16	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 17	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 18	Fluvizem typická	H	0714065	5
S 19	Fluvizem typická	H	0714065	5
S 20	Fluvizem typická	H	0714065	5
S 21	Fluvizem typická	H-PH	0706012	15-20
S 22	Kambizem typická	H-PH	0787422	15-20
S 23	Fluvizem typická	H-PH	0714065	15-20
S 24	Fluvizem typická	PH	0714065	20-30
S 25	Fluvizem typická	H	0714065	15
S 26	Fluvizem typická	PH	00706045	0
S 27	Fluvizem typická	H-PH	0706045	5
S 28	Fluvizem typická	H	0714065	20
S 29	Fluvizem glejová	H	0714065	10-15
S 30	Fluvizem typická	PH	0706015	20-30
S 31	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 32	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 33	Fluvizem typická	PH	0706015	5-10
S 34	Fluvizem typická	P	0706015	5-10
S 35	Fluvizem typická	PH	0706015	20

Číslo sondy	Pôdny typ, subtyp (podľa prieskumu)	Pôdny druh (textúra ornice)*	BPEJ	Obsah skeletu v ornici (%)
S 36	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 37	Antrozem typická	PH	0706015	5
S 38	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 39	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 40	Fluvizem typická	H	0706015	5
S 41	Fluvizem typická	H-PH	0706015	20-30
S 42	Fluvizem typická	PH	0706015	0
S 43	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 44	Fluvizem typická	HP	0706015	0
S 45	Fluvizem typická	PH	0706015	5
S 46	Fluvizem typická	PH	0714065	5
S 47	Fluvizem typická	H	0714065	5-10
S 48	Fluvizem typická	PH	0706015	5-10
S 49	Fluvizem typická	PH	0706015	10-15
S 50	Fluvizem typická	HP	0706012	20-25
S 51	Fluvizem typická	HP	0706012	15-20
S 52	Fluvizem typická	H	0706012	0
S 53	Fluvizem typická	H	0706012	0
S 54	Fluvizem typická	HP	0706012	20-30
S 55	Fluvizem typická	H	0706022	5
S 56	Fluvizem typická	H	0706022	5

Zdroj: Pedologický prieskum, DSP, PEDOCONSULT, RNDr. Silvia Lazúrová, Liptovský Mikuláš, 2023

*Pôdny druh podľa Nováka: P = piesočnatá, HP = hlinítopiesočnatá, PH = piesočnatohlinitá, H = hlinitá, IH = ílovitohlinitá, I = ílovitá

Dominantným pôdotvorným substrátom v záujmovom území sú štrkovité aluviálne sedimenty rieky Kysuca, na ktorých sa vyvinul pôdny typ **fluvizem**. V záujmovom území trasy sa lokálne nachádzajú **kambizeme**, vyvinuté na rozplavených svahových hlinách. Na antropogénnych substrátoch (navážkach, umelých násypoch) sa lokálne nachádzajú aj **antrozeme**.

Z hľadiska zatriedenia do pôdných druhov patrí väčšina pôd v záujmovom území stavby do kategórie stredne ťažkých hlinitých až piesočnatohlinitých pôd. Ťažké ílovitohlinité pôdy a ľahké hlinítopiesočnaé a piesočnaté pôdy sa v záujmovom území vyskytujú len lokálne. Pôdy v záujmovom území stavby sú prevažne plytké až stredne hlboké a bez skeletu v ornici až silne skeletovité.

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. sú všetky poľnohospodárske pôdy podľa príslušnosti do BPEJ zaradené do 9 skupín kvality pôdy. Najkvalitnejšie patria do 1. skupiny a najmenej kvalitné do 9. skupiny. Prvé 4 skupiny sú chránené podľa §12 zákona o ochrane poľnohospodárskej pôdy a možno ich dočasne alebo trvale použiť na nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch, ak nie je možné alternatívne riešenie.

Špeciálnou klasifikačnou jednotkou používanou v systéme bonitácie pôd SR je Hlavná pôdna jednotka (HPJ). HPJ predstavuje účelové zoskupenie pôd rovnakej alebo podobnej kvality, vymedzuje sa najčastejšie na úrovni pôdných subtypov a ich kombinácií, niekedy aj substrátu, hĺbky pôdy, textúry a obsahu skeletu. Nižšou taxonomickou jednotkou bonitácie je **Bonitovaná pôdno-ekologická jednotka**

- **BPEJ**, ktorá je vymedzená na základe klimatického regiónu, HPJ, sklonu a expozície svahu, skeletovitosti a hĺbky pôdy a pôdneho druhu (zrnitosti).

Tab.č. 25 Prehľad a charakteristika BPEJ v záujmovom území stavby

Kód BPEJ	Skupina kvality	Pôdny typ, subtyp (HPJ)	Charakteristika BPEJ
0706012	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - hlinité, bez skeletu a stredne hlboké, alebo slabo skeletovité a hlboké, na rovine
0706015	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - piesočnatohlinité, bez skeletu a stredne hlboké, alebo slabo skeletovité a hlboké, na rovine
0706022	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - hlinité, stredne skeletovité, hlboké, na rovine
0706045	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - piesočnatohlinité, stredne skeletovité, stredne hlboké, na rovine
0714065	7	FM	Fluvizeme typické, plytké, stredne ťažké - piesočnatohlinité, silne štrkovité, na rovine
0763212	5	KMm	Kambizeme typické na minerálne bohatých zvetralinách flyša, stredne ťažké – hlinité, bez skeletu a stredne hlboké, alebo slabo skeletovité a hlboké, na miernom svahu
0763415	5	KMm	Kambizeme typické na minerálne bohatých zvetralinách flyša, stredne ťažké – piesočnatohlinité, bez skeletu a stredne hlboké, alebo slabo skeletovité a hlboké, na strednom svahu
0770213	5	KMg	Kambizeme pseudoglejové na flyši, ťažké – ílovitohlinité, bez skeletu a stredne hlboké, alebo slabo skeletovité a hlboké, na miernom svahu
0782672	9	KM	Kambizeme flyši, stredne ťažké - hlinité, na výrazných svahoch 12° - 17°, bez skeletu až slabo skeletovité, hlboké až plytké
0782873	9	KM	Kambizeme flyši, ťažké - ílovitohlinité, na príkrych svahoch 17° - 25°, bez skeletu až slabo skeletovité, hlboké až plytké
0782885	9	KM	Kambizeme flyši, stredne ťažké - piesočnatohlinité, na príkrych svahoch 17° - 25°, stredne až silno skeletnaté, hlboké až plytké
0787422	7	RAm, RAK	Rendziny typické a rendziny kambizemné, stredne hlboké na vápencoch a dolomitoch, stredne ťažké – hlinité, stredne skeletovité, hlboké, na strednom svahu
0814065	7	FM	Fluvizeme typické, plytké, stredne ťažké - piesočnatohlinité, silne štrkovité

Zdroj: Pedologický prieskum, DSP, PEDOCONSULT, RNDr. Silvia Lazúrová, Liptovský Mikuláš, 2023

K najkvalitnejším pôdam v rámci jednotlivých katastrálnych území (podľa NV SR č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy) patria:

Tab.č. 26 Prehľad najkvalitnejších pôd v rámci jednotlivých k.ú.

Katastrálne územie	BPEJ
Považský Chlmec	0706015 0706042 0771212
Budatín	0702045 0706015 0714065 0763222 0763412 0763415 0769415 0770443 0770543
Budatínska Lehota	0706015 0770413 0770433 0869442 0870413 0969442
Brodno	0706012 0706015 0763415 0763512 0763515 0769212 0769412
Vranie	0714065 0763412 0763442
Rudinka	0706015 0771412 0814065 0871012 0871212
Oškerda	0706015 0706045 0714065 0769432 0770413 0814065
Rudina	0814065 0870413 0871012 0871212 0871412 0872012

Katastrálne územie	BPEJ
Radol'a	0706012 0706015 0756202 0763212 0763332 0763432 0764413 0769212
Kysucké Nové Mesto	0706012 0706015 0706022 0806002
Povina	0706012 0706015 0706022 0714065 0770213 0770413 0778463 0869442 0870413 0878462 0878463 0969442 0970413
Kysucký Lieskovec	0705011 0706012 0706022 0706025 0769242 0769412 0769512 0770413 0770433 0770533

* tučným písmom sú vyznačené BPEJ, ktoré sú v zábere stavby diaľnice D3

C.II.3.2 Náchylnosť pôd na mechanickú a chemickú degradáciu

Z hľadiska ochrany pôdy je dôležité vyhodnotenie potenciálu odolnosti pôdy voči degradačným faktorom, ktoré z hľadiska mechanizmu ich pôsobenia delíme na fyzikálne, chemické a biologické.

Fyzikálna degradácia pôdy

Medzi procesy fyzikálnej degradácie sa zaraďuje hlavne vodná erózia, veterná erózia a zhutnenie – kompakcia pôdneho profilu.

Pôda na záujmovej lokalite podľa sklonu svahu (0° - 3°) až (7° - 12°) je ohrozená strednou vodnou eróziou. Z hľadiska veternej erózie je dôležitá popri pôdnom type hlavne textúra ornice a klíma, z toho hľadiska ide o pôdu stredne ťažkú (hlinitú) až ťažkú pôdu (ílovitohlinitú), slabo ohrozenú veternou eróziou.

Fyzikálna degradácia pôdy spôsobená eróziou predovšetkým znamená nenávratnú stratu povrchovej, najúrodnejšej vrstvy pôdy, úbytok humusu. Okrem toho spodné časti svahu, podsvahové polohy a vodné toky sú výrazne negatívne ovplyvňované ukladaním a transportom sedimentov – produktu erózneho zmyvu.

Pri protieróznej ochrane zohráva popri pôdnych vlastnostiach a reliéfe rozhodujúcu úlohu pôdny kryt – ochranný faktor vegetácie.

Zhutnenie pôdy je významný proces degradácie pôdy, ktorý ovplyvňuje produkčnú funkciu pôdy, ale aj jej náchylnosť na iné degradačné procesy pôdy a krajiny (erózia pôdy, záplavy). Pedokompakcia je vratný proces, ktorý možno úspešne regulovať primeranou agrotechnikou. Z hľadiska odolnosti voči pedokompakcii je pôda na predmetnej lokalite stredne až silne odolná. Najviac odolná voči pedokompakcii je pôda piesočnatá, najmenej odolná je ťažká pôda – ílovitá. Na dotknutom území sa vyskytuje aj (sekundárna technogénna) kompakcia, ktorá je spôsobená činnosťou človeka (priamo – prechodom poľnohosp. mechanizmami alebo nepriamo – znižovaním odolnosti pôdy nesprávnym hospodárením).

Chemická degradácia pôdy

Z chemickej degradácie je najdôležitejšia odolnosť pôdy voči acidifikácii a znečisteniu. Acidifikácia je proces okysľovania pôdy, kedy hodnota pôdnej reakcie (pH pôdy) sa posúva do oblasti kyslej, pod pH 7 dôsledkom nárastu koncentrácie hydroxóniových iónov. Acidifikácia pôd je dôsledkom prirodzených procesov prebiehajúcich v terestriálnom ekosystéme (chemizmus a textúra hornín, biofaktory), na druhej strane acidifikáciu výrazne ovplyvňujú antropogénne vplyvy, predovšetkým fyziologicky kyslo pôsobiacie hnojivá a kyslé atmosférické polutanty (SO₂, NO_x). Veľká časť poľnohospodárskych pôd na Slovensku bola kyslou lesnou pôdou ako aj v danom prípade, človek je nútený vyvíjať trvalé opatrenia k zachovaniu priaznivej úrodnosti pôd a optimálnej pôdnej reakcii (vápnenie v záhradách). Na väčšine predmetného územia je pôda dostatočne humózná, čo priaznivo ovplyvňuje jej odolnosť voči acidifikácii. Na niektorých miestach v predmetnom území sa vyskytuje aj kyslá pôda, málo humózná, čo nepriaznivo pôsobí na jej odolnosť voči acidifikácii.

Biologická degradácia

Biologická degradácia sa málo vyskytuje na našom území SR, zahŕňa procesy ohrozujúce biologické vlastnosti pôdy, hlavne obsah a formy organickej hmoty – humusu a diverzitu pôdnych organizmov. Biologická degradácia spôsobená eróziou znamená úbytok humusu, organickej hmoty a rastlinných živín, zníženie rozsahu mikrobiologického života pôdy a jej produkčnej schopnosti.

C.II.3.3 Kvalita a stupeň znečistenia pôd

(prevzaté z dokumentov: Nízkouhlíková stratégia Mesto Kysucké Nové Mesto, 02/2022; Správa o hodnotení vplyvov na stavbu: Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po 19,280, EPIS, spol s.r.o., 05/2017)

Stav kvality pôd v predmetnom úseku nebol skúmaný. Podľa Atlasu krajiny SR (2010) je pôdny fond v danom území zaradený do kategórie pôdy s obsahom rizikových prvkov presahujúcich limitné hodnoty B. Rovina okolo Kysuce je pôdnou eróziou postihnutá nepatrne až slabo, na svahoch miestami až veľmi silne. Náchylnosť na eróziu zvyšuje rušenie medzí i remízok a tiež orba po spádnici. Pôdny fond je najmä v údolí Kysuce kontaminovaný tuhými exhalátmi nad 150 t/km² ročne.

Pôdne typy na území mesta Kysucké Nové Mesto sú fluvizeme, kambizeme a rendziny s indexom poľnohospodárskeho potenciálu 100 % pre prvú triedu s najnižším potenciálom. Z pohľadu kontaminácie pôdy sú relatívne čisté pôdy zastúpené 87,53 %, pričom nekontaminované pôdy, resp. mierne kontaminované, tvoria 12,47 %.

Potenciálna kontaminácia pôdy hrozí z environmentálnych záťaží (EZ), ktoré sú evidované v Informačnom systéme environmentálnych záťaží (<https://envirozataze.enviroportal.sk>) a bližšie sú popísané v kap. C.II.2.5 Stav znečistenia horninového prostredia.

Viacere EZ boli v záujmovom území počas terénneho prieskumu lokalizované na oboch brehoch rieky Kysuca (napr. na pravom brehu sa nachádza významný zdroj kontaminácie – mestská skládka tuhého komunálneho odpadu v blízkosti ČOV).

C.II.4 Klimatické pomery

(prevzaté z: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023), skrátené; Správy o hodnotení vplyvov na stavbu Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po 19,280, EPIS, spol s.r.o., 05/2017)

Klimatické pomery dotknutého územia ovplyvňuje orografia územia Kysuckej kotliny s údolím rieky Kysuce. Značný vplyv na klimatické pomery územia má geografická poloha a nadmorská výška.

Predmetné územie sa nachádza v mierne teplej klimatickej oblasti Slovenska s vlhkou až veľmi vlhkou klímou a chladnou zimou. Geografická poloha predurčuje územiu typickú kotlinovú klímu, s častými teplotnými inverziami a výskytom nízkej inverznej oblačnosti. Vplyvom kotlinovej polohy a prítomnosťou vodného toku je v predmetnom území častý výskyt hmiel s dohľadnosťou menej než 300 metrov.

Priemerná ročná teplota vzduchu je v danej lokalite za sledované obdobie na základe odborného odhadu okolo +8 °C. Najchladnejším mesiacom je najčastejšie január s priemernou teplotou vzduchu mínus 2,7 °C, najteplejším mesiacom je spravidla júl, s priemernou teplotou vzduchu okolo 18 °C (obr. č. 14). Kotlinová klíma územia sa vyznačuje veľkými amplitúdami teplôt v absolútnych hodnotách. Za obdobie rokov 1980 až 2015 bola nameraná maximálna teplota vzduchu v Čadci 36,2 °C, v Dolnom Hričove 37,4 °C. Minimálna teplota vzduchu v Čadci bola -34,0 °C, v Dolnom Hričove -29,4 °C. Je predpoklad, že podobné hodnoty sa budú vyskytovať aj v predmetnom území.

Priemerný ročný úhrn zrážok, na základe meraní z dostupných staníc SHMÚ (Čadca, Dolný Hričov), je možné odhadnúť na cca 800 mm. V Čadci spadne za rok priemerne 879 mm, v Dolnom Hričove 728 mm. Najvyššie úhrny zrážok pripadajú na júl a jún, okolo 90 mm za mesiac, najmenej vo februári okolo 40 mm. Výrazne viac zrážok spadne v letnom polroku, čo je spôsobené konvektívnymi zrážkami (búrky, lejaky), pri ktorých môže spadnúť za 3 hodiny v predmetnom území až 110 mm zrážok (Dolný Hričov má dva najvyššie úhrny za 3 hodiny 110,4 a 94,5 mm). Tieto úhrny môžu predstavovať potenciálne nebezpečenstvo pre dopravu!

V zimnom období predstavuje potenciálne nebezpečenstvo pre dopravu snehová pokrývka, ktorá môže dosahovať v predmetnom území maximum až 90 cm (Dolný Hričov 81 cm, Čadca 107 cm).

Veterné pomery územia vo vzťahu k doprave pozitívne ovplyvňuje kotlinová poloha. Priemerná ročná rýchlosť vetra je okolo 2 m/s. V celoslovenskom porovnaní ide o málo veternú oblasť. Vzhľadom na

konfiguráciu terénu prevláda severozápadný až severný a juhozápadný až južný vietor. Veľmi časté je bezvetrie. Maximálne nárazy vetra sa vyskytujú pri búrkach a pri prechodoch výrazných studených frontov od severozápadu až severu a pri silnej advekcií teplého vzduchu od juhozápadu až juhu. Maximálne nárazy vetra tu môžu dosahovať okolo 20 m/s (70 km/h). Z nameraných údajov zo staníc SHMÚ bol maximálny náraz vetra v Dolnom Hričove 16 m/s (60 km/h), v Čadci 23 m/s (85 km/h).

V súvislosti s prebiehajúcou klimatickou zmenou môžeme do budúcnosti predpokladať v danom území častejší výskyt extrémov v počasí (vo vzťahu k doprave), a to najmä: extrémne úhrny zrážok za krátke časové obdobie (búrky, lejaky), zvýšenie zimných úhrnov zrážok, ktoré pri vhodných teplotných podmienkach môžu predstavovať dočasné zvýšené množstvo snehových zrážok. V letnom období pri očakávaných vysokých teplotách a dlhšie trvajúcich vln horúčav môže byť doprava ovplyvnená kvalitou povrchu vozovky.

C.II.5 Ovzdušie – stav znečistenia ovzdušia

(prevzaté z dokumentov: Správa o kvalite ovzdušia v SR za rok 2021 (SHMÚ Bratislava, 06/2022); Nízkouhlíková stratégia Mesto Kysucké Nové Mesto, 02/2022; Správa o hodnotení vplyvov na stavbu: Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po 19,280, EPIS, spol.s.r.o., 05/2017; PROGRAM HOSPODÁRSKEHO A SOCIÁLNEHO ROZVOJA ŽILINSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA 2021+ (PHSR ŽSK 2021+), EUPC, s.r.o., 2021)

Kvalita ovzdušia (podľa §5 od. 4 Zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov) je považovaná za dobrú, ak je úroveň znečistenia ovzdušia nižšia ako limitná hodnota alebo cieľová hodnota.

Kvalitu ovzdušia v posudzovanom území ovplyvňujú existujúce veľké, stredné a malé zdroje znečistenia ovzdušia, automobilová doprava, ale aj prenosy emisií zo vzdialených zdrojov. Posudzované územie nie je zaradené medzi oblasti vyžadujúce osobitnú ochranu ovzdušia podľa § 9 zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov.

Znečistenie ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami CO, NO_x a PM₁₀ je minimálne, znečistenie SO₂ je mierne. Negatívny dopad na kvalitu ovzdušia v záujmovom území má hlavne intenzívna automobilová doprava, ktorá je v okrese Kysucké Nové Mesto najintenzívnejším zdrojom znečisťovania ovzdušia. V súčasnosti je situácia najmä na ceste I/11 z hľadiska plynulosti dopravy nepriaznivá, v denných špičkách sa prejavuje vytváraním kongescií. Pre posúvanie vozidiel v kolóne ja aktuálny režim „stop & go“, čo zvyšuje podiel znečisťovania ovzdušia z dopravy.

V rámci okresu je znečistenie ovzdušia spôsobené priemyselnou výrobou a prenosmi emisií zo vzdialených zdrojov. K potenciálnym zdrojom znečistenia ovzdušia môžeme zaradiť priemyselné podniky vykonávajúce podnikateľskú činnosť priamo na území okresného mesta, prípadne v širšom záujmovom území mesta Kysucké Nové Mesto, ako napr. Schaeffler Slovensko s.r.o., Kysucké Nové Mesto, Spaľovňa v Kysuckom Novom Meste, Kysuca s.r.o., Kysucké Nové Mesto.

V dotknutých obciach kvalitu ovzdušia nepriaznivo ovplyvňujú lokálne vykurovacie systémy, využívajúce v značnej miere pevné palivá, čo sa odráža na nepriaznivej imisnej situácii vo vykurovacom období. Pomerne vysoký je podiel spaľovania dreva, čo sa prejavuje vo zvýšených koncentráciách PM₁₀. Problémom je aj časté spaľovanie bioodpadu zo záhrad a polí, najmä v jarnom a jesennom období. Vzhľadom na to, že ide o prízemné zdroje znečisťovania ovzdušia, nepriaznivé situácie sa vyskytujú predovšetkým v inverznom období. Pomerne členitý terén posudzovaného úseku diaľnice D3 (v širšom záujmovom území) dáva predpoklad k vytváraniu častých inverzií so zhoršenými rozptylovými podmienkami, pretože kotlina je tu ohraničená svahmi pahorkatiny, s relatívnymi výškovými rozdielmi 50 – 150 m a údolie v predmetnom úseku dosahuje šírku 1000 – 1500 m.

Na úroveň znečistenia ovzdušia v prízemnej vrstve atmosféry má významný vplyv aj vertikálne teplotné zvrstvenie atmosféry, určujúce jeho stabilitu, ktorá je dôležitým indikátorom pravdepodobnej magnitúdy rozptylu znečisťujúcich látok. Z meteorologického hľadiska najnepriaznivejšie podmienky pre šírenie sa a rozptyl exhalátov nastávajú pri stabilnom zvrstvení, a to najmä pri teplotných inverziách, kedy dochádza v prízemnej vrstve atmosféry ku kumulácii znečisťujúcich látok z nízkych

zdrojov. Nestabilné podmienky podporujú rýchlejší rozptyl atmosférických kontaminantov a majú za následok ich nižšie koncentrácie v porovnaní sa stabilnými podmienkami.

SHMÚ vykonáva plošné hodnotenie kvality ovzdušia prostredníctvom matematického modelovania, kde výsledky modelovania sú prezentované v Správe o kvalite ovzdušia v SR za rok 2021 (SHMÚ Bratislava, 06/2022), kde je celý Žilinský kraj z hľadiska hodnotenia kvality ovzdušia jednou zónou pre SO_2 , NO_2 , NO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzén, polycyklické aromatické uhľovodíky a CO v ovzduší.

V rámci Žilinského kraja sa sleduje kvalita ovzdušia na šiestich monitorovacích staniciach (Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Chopok, Martin, Žilina, Oščadnica). Stanica v Žiline reprezentuje mestské pozadňové hodnoty znečistenia. V roku 2021 pribudli v zóne dve monitorovacie stanice (v Liptovskom Mikuláši a Oščadnici). Stanica v Oščadnici reprezentuje vidiecky typ zástavby, kde dôležitú úlohu v znečistení ovzdušia zohráva vykurovanie domácností pevným palivom. Monitorovacia stanica na Chopku je najvyššie položenou stanicou na sledovanie kvality ovzdušia v SR.

- **Tuhé častice PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$**

Limitná hodnota pre priemernú ročnú koncentráciu PM_{10} ($40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) v zóne Žilinský kraj nebola prekročená. Na mestskej pozadňovej stanici v Žiline boli v roku 2021 namerané priemerné koncentrácie na úrovni $24 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, resp. $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pričom na stanici Žilina bolo zaznamenaných 24 denných prekročení. Na stanici v Žiline boli zaznamenané aj vysoké priemerné koncentrácie $\text{PM}_{2,5}$, a to $19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na všetkých staniciach bola priemerná ročná koncentrácia vyššia ako odporúčanie WHO ($5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), ktoré nebolo splnené v žiadnom mesiaci roka, teda ani v lete, keď bývajú koncentrácie $\text{PM}_{2,5}$ najnižšie. Zvýšené koncentrácie $\text{PM}_{2,5}$ sú rizikové najmä pre ich nepriaznivý vplyv na zdravie. Všetky prekročenia sú sústredené v chladných mesiacoch, keď sú zhoršené rozptylové podmienky a zvýšené emisie PM_{10} , najmä z lokálneho vykurovania. Priemerné mesačné koncentrácie PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ mali na rôznych typoch staníc podobný priebeh, s maximom vo februári, keď sa prejavil aj vplyv diaľkového prenosu saharského piesku pri zhoršených rozptylových podmienkach anticyklónálnej situácie.

- **Oxid dusičitý – NO_2**

Hlavným zdrojom emisií NO_2 je cestná doprava. Na mestskej stanici v Žiline bolo nameraných $16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, resp. $19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Limitná hodnota pre priemernú ročnú koncentráciu $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nebola v roku 2021 prekročená na žiadnej zo staníc tejto zóny. Kvôli zhoršeným rozptylovým podmienkam sú koncentrácie NO_2 vyššie v zime.

- **Benzo(a)pyrén**

Benzo(a)pyrén sa v Žilinskom kraji monitoruje na troch monitorovacích staniciach – v Žiline, Ružomberku a od konca roka 2021 aj v Oščadnici. Cieľová hodnota pre benzo(a)pyrén ($1 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$) býva pravidelne prekračovaná v Žiline, kde sa meria už od roku 2018. Ročný priebeh koncentrácií má v porovnaní s PM ešte výraznejšie maximum v chladnom polroku, pričom mimoriadne studený december 2021 sa prejavil nielen na počte denných prekročení PM, ale najmä na vysokých koncentráciách benzo(a)pyrénu. Táto skutočnosť sa odráža aj v extrémne vysokých hodnotách nameraných v Oščadnici, kde monitoring začal práve v decembri 2021. Hoci môžeme očakávať, že keď sa pri celoročnom monitorovaní v nasledujúcich rokoch započítajú aj nízke hodnoty koncentrácií benzo(a)pyrénu v letných mesiacoch, priemerná ročná koncentrácia bude nižšia, dá sa však s vysokou pravdepodobnosťou predpokladať, že Oščadnica je ďalšou oblasťou, kde benzo(a)pyrén predstavuje problém, ide o oblasť s relatívne vyššou nadmorskou výškou, a tým aj s vyššími nárokmi na vykurovanie, problematické môžu byť aj rozptylové podmienky v zime. Dá sa predpokladať, že v oblastiach s vysokým podielom tuhých palív na vykurovaní domácností a zhoršenými rozptylovými podmienkami by boli namerané podobne vysoké hodnoty benzo(a)pyrénu. Najvýraznejším zdrojom benzo(a)pyrénu je vykurovanie domácností tuhým palivom, najmä nedostatočne vysušeným drevom, resp. nevhodným palivom (rôzne druhy odpadu). V blízkosti veľkých dopravných uzlov je zdrojom emisií aj doprava. Tá môže ovplyvňovať hlavne koncentrácie na stanici v Žiline. V oblastiach s nepriaznivými rozptylovými podmienkami predstavuje znečistenie touto látkou s karcinogénnymi vlastnosťami výrazný problém.

Žilinský kraj má najvyšší podiel rizikových obcí spomedzi všetkých krajov. Skutočnosť, že obsahuje rozľahlé územie zahrnuté medzi rizikové oblasti, vyplýva z vysokého podielu tuhých palív (podľa dostupných údajov), z komplexnej orografie, ktorá podmieňuje vznik teplotných inverzií najmä v zimnom období a z veterných pomerov. Je potrebné poznamenať, že hodnotenie je založené na údajoch zo SODB 2021, ktoré neodrážalo ešte dopad energetickej krízy. Ak je v niektorom okrese viac než 40 % obcí rizikových, celý okres je vymedzený ako rizikový. V Žilinskom kraji sú to všetky okresy, okrem okresu Turčianske Teplice. Problematické sú najmä horské kotliny s dobrou dostupnosťou palivového dreva. Viac než 70 % rizikových obcí Žilinského kraja má menej než 2 000 obyvateľov, čo potvrdzuje predpoklad, že problém je výrazne väčší v oblastiach s vidieckym typom osídlenia.

C.II.6 Hydrologické pomery

C.II.6.1 Povrchové vody

Skúmané územie patrí do povodia horného Váhu. Hydrologickou osou územia je rieka Kysuca, ktorá pramení v severnej časti Javorníkov vo výške 825 m n. m. a v Žiline v nadmorskej výške 326 m n. m. ústi do Váhu. V skúmanom území preteká rieka v smere S-J až SV-JZ. Z pravej strany priberá päť bezmenných prítokov, Podhájsky potok, Neslušanku, Rudinský potok a z ľavej strany šesť bezmenných prítokov, Brodianku, Snežnicu, Vadičovský potok a Povinský potok.

Tab.č. 27 Zoznam útvarov povrchovej vody podľa Prílohy č.2 k Vyhláške č. 418/2010 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona

Por.č.	Čiastkové povodie	Kat. VÚ	Kód VÚ	Názov VÚ	Typ VÚ	Rkm od	Rkm do	Dĺžka VÚ	Druh VÚ
128	Váh	R	SKV0032	Kysuca	K2S	45,30	0,00	45,30	NAT
216	Váh	R	SKV0127	Podhájsky potok	K2M	15,80	10,60	5,20	NAT
217	Váh	R	SKV0128	Podhájsky potok	P1M	10,60	0,00	10,60	NAT
236	Váh	R	SKV0148	Vadičovský potok	K3M	15,30	0,00	15,30	NAT
330	Váh	R	SKV0255	Povinský potok	K3M	7,90	0,00	7,90	Nat
331*	Váh	R	SKV0256	Lodnianka	K3M	7,00	0,00	7,00	NAT
355	Váh	R	SKV0287	Neslušanka	K3M	12,70	0,00	12,70	NAT
360	Váh	R	SKV0294	Rudinský potok	K3M	11,60	0,00	11,60	NAT

Vysvetlivky: NAT - prirodzený útvar povrchovej vody, Typ VÚ K3S=stredne veľký tok v nadmorskej výške 500-800 m v Karpatoch, K2S=stredne veľký tok v nmv 200-500 m v Karpatoch, K2M=malý tok v nmv 200-500 m v Karpatoch, K3M=malý tok v nmv 500-800 v Karpatoch, P1M=malý tok v nmv do 200 m v Panónskej panve

*úsek D3 končí tesne pred premostením vodného toku Lodnianka

Rieka Kysuca má charakter horského toku s extrémnymi vodnými stavmi, často divočí. Režim prietokov na rieke Kysuca je v skúmanom území snehovo-dažďový s vysokou vodnosťou v období III – V, akumuláciou XII – II (Miklós, ed., 2002). Podľa dlhodobých meraní SHMÚ sa najvyššie vodné stavy a prietoky vyskytujú v marci a apríli v závislosti od času a intenzity topenia sa snehovej pokrývky. Najnižšie vodné stavy a prietoky sa vyskytujú v septembri a októbri. Vzhľadom na vysoké a nerovnomerné zrážkové úhrny v roku, vyskytujú sa v skúmanom území povodne, kedy dochádza k prudkému vzostupu a následne k relatívne rýchlemu znižovaniu vodných stavov a prietokov.

Priemerné mesačné a extrémne hodnoty prietokov na rieke Kysuca z pozorovacej stanice Kysucké Nové Mesto – profil 6200 za roky 2018, 2019 a 2020 (najbližšie ku skúmanému územiu) udávame v nasledujúcej tabuľke:

Tab.č. 28 Priemerné mesačné a extrémne hodnoty prietokov (m³.s⁻¹) na rieke Kysuca v stanici Kysucké Nové Mesto v rokoch 2018, 2019 a 2020

Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Rok
Stanica Kysucké Nové Mesto Tok: Kysuca Staničenie: 8,00 km Plocha 955,09 km ²													
Q _m (2020)	7,415	36,11 8	20,80 8	4,896	9,518	21,68 8	18,75 4	13,05 0	13,58 2	42,72 2	11,30 4	10,41 3	17,47 2

Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Rok
Stanica Kysucké Nové Mesto Tok: Kysuca Staničenie: 8,00 km Plocha 955,09 km ²													
Q _{max} 2020	255,600		14.10.01.		Q _{min} 2020		3,230		13.08.				
Q _{max} 1931 – 2019	850,000		29.06.21 - 1958		Q _{min} 1931 – 2019		0,840		21.09. - 1944				
Q _m (2019)	10,19 5	28,81 9	40,84 8	10,12 5	33,42 3	6,731	5,305	5,816	10,01 2	5,473	10,52 1	13,90 5	15,04 8
Q _{max} 2019	304,800		23.05.11.		Q _{min} 2019		2,854		05.07.				
Q _{max} 1931 – 2018	850,000		29.06.21 - 1958		Q _{min} 1931 – 2018		0,840		21.09. - 1944				
Q _m (2018)	18,78 6	10,90 7	10,81 9	6,825	5,425	6,155	7,552	3,433	3,868	4,426	2,663	12,91 2	7,821
Q _{max} 2018	65,620		24.12.07.		Q _{min} 2018		1,806		23.08.				
Q _{max} 1931 – 2017	850,000		29.06.21 - 1958		Q _{min} 1931 – 2017		0,840		21.09. - 1944				

Zdroj: Hydrologická ročenka SHMÚ, povrchové vody 2018, 2019, 2020 (Blaškovičová a kol., 2019, 2020, 2021)

Q_m 2018 - priemerné mesačné prietoky – sú aritmetickým priemerom priemerných denných prietokov za mesiac

Q_{max} 2010 - najväčší kulminačný prietok v roku

Q_{max} 1931-2017 - najväčší kulminačný prietok vyhodnotený v uvedenom období pozorovania

Q_{min} 2018 - najmenší priemerný denný prietok v roku

Q_{min} 1931-2017 - najmenší priemerný denný prietok vyhodnotený v uvedenom období pozorovania

Najpoužívanější charakteristikou režimu veľkých vôd je max. prietok vody počas priebehu povodňovej vlny. Štatistická významnosť povodne sa hodnotí priemernou dobou, počas ktorej možno predpokladať dosiahnutie alebo prekročenie príslušného maximálneho prietoku (N-ročný maximálny prietok). Nasledujúca tabuľka obsahuje veľkosti N-ročných maximálnych prietokov v čiastkovom povodí Váhu.

Tab.č. 29 N-ročné prietoky toku Kysuca na stanici Kysucké Nové Mesto

Tok/stanica	Plocha povodia	Počet rokov N						
		1	2	5	10	20	50	100
	(km ²)	(m ³ .s ⁻¹)						
Kysuca/Kysucké Nové Mesto	955,029	250	330	450	540	640	780	900

Zdroj: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Váhu, aktualizácia (MŽP SR, 2020)

N-ročný maximálny prietok je kulminačný prietok, ktorý sa v danom profile dosiahne alebo prekročí priemerne raz za N-rokov.

Podobne ako v rozdelení vodnosti počas roka, aj výskyt kulminačných prietokov sa sústreďuje do jarného obdobia, prevažne na apríl. Ďalším častým obdobím výskytu povodní sú letné mesiace, predovšetkým jún až august.

Jarné povodne sú typické väčšími objemami, pretože ich najčastejšou príčinou býva súčasné topenie snehu pri výskyte výdatných tekutých zrážok. Letné povodne sú typickým následkom privalových alebo dlhotrvajúcich krajinských dažďov a spravidla majú menší objem povodňovej vlny.

Výskyt doteraz najväčších zaznamenaných kulminačných prietokov sa viaže na významnú povodeň v júni 1958, hoci najväčšia v historických prameňoch opísaná povodeň v povodí Váhu sa vyskytla v auguste 1813 (Horváthová, 2003). Vo vodomernej stanici Kysuca – Kysucké Nové Mesto tento kulminačný prietok jasne dominuje nad ostatnými kulmináciami. Podľa záverov hodnotenia predbežného povodňového rizika existuje na toku Kysuca v skúmanom území v rkm od 12,5 do 14,0 (obec Kysucký Lieskovec) potenciálne významné povodňové riziko (Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Váhu).

Malá vodnosť je fáza hydrologického režimu, počas ktorej je prietok vo vodnom toku tvorený vyčerpávaním zásob podzemných vôd. Trvanie obdobia malej vodnosti je súvislé časové obdobie, počas ktorého je prietok menší ako vhodne zvolená prahová hodnota, ktorá vyplýva z vodohospodárskych úvah, alebo z hraníc klasifikácie vodnosti toku.

Malá vodnosť je v priebehu roka v čiastkovom povodí Váhu sústredená do dvoch období: do letno-jesennej prietokovej depresie s výskytom minima niekedy v období od augusta do októbra a do podružnej zimnej depresie, ktorej minimum obvykle býva v januári. Prietok Q_{355d} dosahuje hodnoty do 31,2 % dlhodobého prietoku (Q_a)₁₉₆₁₋₂₀₀₀. Extrémne nízke hodnoty sa vyskytujú najmä na menších prítokoch.

Najpoužívanejšou prietokovou charakteristikou malej vodnosti je priemerný denný prietok, ktorý je dosiahnutý alebo prekročený počas 355 dní (Q_{355d}) počas zvoleného obdobia. Veľkosť 355-denného prietoku je výsledkom štatistického spracovania radu priemerných denných prietokov za zvolené obdobie a zvyčajne reprezentuje veľkosť prietoku, ktorý bol vo zvolenom období zabezpečený v priemere 355 dní v roku. Nasledujúca tabuľka obsahuje M-denné prietoky vodných tokov v čiastkovom povodí Váhu v období rokov 1961 až 2000.

Tab.č. 30 M-denné prietoky toku Kysuca na stanici Kysucké Nové Mesto

Tok/stanica	Q_a	M-denné prietoky						
		30	90	180	270	330	355	364
	($m^3 \cdot s^{-1}$)	($m^3 \cdot s^{-1}$)						
Kysuca/Kysucké Nové Mesto	16,60	44,700	17,700	8,110	4,619	2,970	2,020	1,234

Zdroj: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Váhu, aktualizácia (MŽP SR, 2020)

M-denný prietok je priemerný denný prietok dosiahnutý alebo prekročený počas M dní v priebehu jedného roka (počas priemerného roka je M dní väčší priemerný denný prietok vody).

Vodné plochy

V blízkosti skúmaného územia, na ľavom brehu rieky Kysuca, sa nachádza vodná plocha štrkoviska Brodno, ktoré je rybárskym lovným revírom č. 3-4080-1-1 (<https://www.kamnaryby.sk/revir/strkovisko-brodno>). Správcom je SRZ MsO Žilina.

Inundačné územie rieky Kysuca

Inundačné územie rieky Kysuca je podľa § 20 zákona o ochrane pred povodňami č. 7/2010 Z.z. definované ako územie priľahlé k vodnému toku, ktoré je počas povodní zvyčajne zaplavované vodou vyliatou z koryta. Inundačné územie smerom od koryta vodného toku vymedzuje:

- záplavová čiara povodne vo vodnom toku,
- líniová stavba, ktorej účelom alebo jedným z účelov je ochrana pred povodňami, ak zabezpečuje ochranu pred povodňami pre maximálny prietok, ktorý sa dosiahne alebo prekročí priemerne raz za 100 rokov.

V zmysle platnej legislatívy je v inundačnom území možné povoliť dopravné stavby, objekty a zariadenia, ktoré nezhoršujú odtok povrchových vôd, chod ľadov, a ktoré nemôžu zhoršiť kvalitu vody.

V území dotknutom výstavbou diaľnice D3 je možné na základe máp povodňového ohrozenia vymedziť inundačné územia ohraničené záplavovými čiarami v rozmedzí Q_5 až Q_{1000} .

C.II.6.2 Podzemné vody

Hydrogeologické pomery sú podmienené geologicko-tektonickou stavbou územia a morfológickými a klimatickými činiteľmi. Povodie Kysuce je budované najmä horninami vonkajšieho flyšového pásma a kvartérnymi náplavami vodných tokov.

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska patrí predmetné územie do hydrogeologického regiónu PQ 028 Paleogén a kvartér povodia Kysuce s rozčlenením na dva čiastkové rajóny VH-10 čiastkový rajón kvartéru a VH-20 čiastkový rajón paleogénu. Rajón je vymedzený rozvodnicou povodia Kysuce a je budovaný horninami paleogénu a kvartéru.

Z hľadiska systematického monitorovania vývoja kvality podzemnej vody na Slovensku patrí územie do kvartérnych útvarov podzemných vôd, **útvaru SK 1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych**

náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti a predkvartérneho útvaru SK2001800F - Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a podtatranskej skupiny.

Na základe geologickej stavby vyčleňujeme v predmetnom území podzemné vody terciéru a kvartéru. **Terciérne súvrstvie paleogénu** vytvára pre cirkuláciu a akumuláciu podzemných vôd nepriaznivé prostredie v dôsledku flyšoidnej sedimentácie (rytmické striedanie pieskovcov a ílovcov). Ílovce a ílovité bridlice predstavujú izolátory, ktoré znemožňujú väčšie vsakovanie zrážkových vôd, ich rýchlejší kolobeh a akumuláciu. Ani pieskovce, charakterizované puklinovo-pórovou priepustnosťou, nevytvárajú v dôsledku obmedzenej hrúbky oveľa priaznivejšie hydrogeologické prostredie. Za priaznivejšie kolektor podzemných vôd v území flyša sa pokladá zóna svahových uloženín a zóna zvetrávania a rozvoľnenia skalných hornín, prebiehajúca viac menej konformne s povrchom terénu. Prevažná časť infiltrovaných zrážkových vôd je odvodňovaná v prameňoch malých výdatností, príp. rozptýleným, skrytým prestupom do povrchových tokov. Súvrstvie ako celok predstavuje veľmi nízko zvodnené prostredie (koeficient prietočnosti $T < 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$, špecifická výdatnosť vrstvy $q < 0,1 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{m}^{-1}$). V obdobiach bez zrážok sa táto zóna pomerne rýchlo odvodní. Pramene, ktoré sú obvykle veľmi malej výdatnosti ($0,01\text{--}0,1 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$), veľmi citlivo reagujú na zrážky. Výdatnejšie a stálejšie pramene sú viazané na hlbší obeh podzemnej vody v tektonicky porušených pieskovcoch. Odvodňované sú spravidla v terénnych depresiách vo forme vrstevných prameňov, vznikajúcich na kontakte vrstiev pieskovcov s nepriepustnými vrstvami ílovcov. Využívané zdroje podzemnej vody v predmetnom území predstavujú zachytené druhotne sutinové pramene, ktoré sú primárne viazané na prestup podzemných vôd z vrstiev paleogénnych pieskovcov, do kvartérneho pokryvu. V kvartérnej akumulácii potom dochádza k miešaniu vôd hlbšieho obehu s plytkým podpovrchovým obehom, ktorý je silne ovplyvňovaný zrážkovými pomermi. Voda je najčastejšie zachytená v mieste výverov plytkými studňami, obvykle betónovými skružami s hĺbkou 1,5 - 2,0 m. Výdatnosť studní môže miestami dosiahnuť $10 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$ i viac. V čiastkovom rajóne paleogénu s plochou $964,00 \text{ km}^2$ predstavuje využiteľné množstvo podzemnej vody podľa štátnej vodohospodárskej bilancie za rok 2020 celkom $151,22 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$ a odber $21,16 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$, z toho v bilančnom profile č. 2560 Kysuca-ústie predstavujú využiteľné množstvá $63,93 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$ a odber $11,18 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$.

V kvartérnych sedimentoch možno vyčleniť fluviálne sedimenty poriečnych nív, deluviálne a proluviálne sedimenty. Fluviálne sedimenty poriečnych nív sú najvýznamnejším kolektorom podzemných vôd študovaného územia. Reprezentované sú piesčitými štrkami s rôznym stupňom zahĺbenia, ktoré sú obvykle prekryté vrstvou piesčitých hĺn rôznej hrúbky. Priepustnosť štrkopieskových sedimentov sa najčastejšie pohybuje v rozmedzí rádov koeficienta filtrácie $k = 10^{-3} - 10^{-4} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$. Deluviálne sedimenty sú zastúpené prevažne hlinito - kamenitými sutinami. Vzhľadom na charakter podložia je hlinitá zložka reprezentovaná prevažne ílovitou hlinou, čo spôsobuje veľmi slabú priepustnosť tejto vrstvy s hodnotami $k = 10^{-6} - 10^{-9} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$. Sedimenty sú dotované takmer výlučne atmosférickými zrážkami. Deluviálne uloženiny nepredstavujú významný kolektor podzemnej vody. Uplatňujú sa ako ochranná krycia vrstva a regulátor vlahy schopnosťou akumulovať väčšiu časť zrážkových vôd ako skalné podložie. Obdobný význam majú i proluviálne nevytriedené a málo opracované štrkové sedimenty náplavových kužeľov. Ich význam narastá len v prípadoch väčších hrúbok sedimentov a menšieho zahĺbenia štrkov. Z kvartérnych sedimentov majú najväčší hydrogeologický význam aluviálne náplavy rieky Kysuce. Kolektor podzemných vôd aluviálnych náplavov predstavujú štrky a štrky piesčité, v ktorých sa vytvára nádrž podzemnej vody prevažne s voľnou hladinou. Hladina podzemnej vody fluviálnych náplavov je v úzkej hydraulikej spojitosti s hladinou vody v povrchovom toku. Vplyv prietokov rieky sa prejavuje hlavne za vyšších a stredných stavov, kedy dochádza k infiltrácii povrchovej vody do priľahlého územia a dopĺňovaní podzemnej vody. Lokálne býva koryto rieky Kysuce zakolmatované, čo spôsobuje, že v niektorých úsekoch pri nízkych prietokoch podzemné a povrchové vody vzájomne nekomunikujú. V týchto prípadoch sú podzemné vody dopĺňané len prítokom z vyššie položených území. Za nízkych vodných stavov Kysuca podzemné vody zväčša drénuje. Úroveň hladiny podzemnej vody sa v priebehu roka mení v závislosti od zmeny klimatických a hydrologických pomerov. Maximá sú dosahované v jarných mesiacoch marec-máj, minimá v auguste-novembri. Smer prúdenia podzemných vôd spravidla sleduje sklon relatívne

nepriepustného podlažia kvartéru (flyšoidné sedimenty paleogénu). Vo všeobecnosti je smer prúdenia podzemnej vody v nive Kysuce subparalelný s údolím rieky, s odklonom v okrajových častiach nivy, v dôsledku prestupu podzemných vôd z príľahlých svahov a vyústení bočných dolín. V čiastkovom rajóne kvartéru s plochou 30,40 km² predstavuje využiteľné množstvo podzemnej vody podľa štátnej vodohospodárskej bilancie za rok 2020 celkom 265,56 l.s⁻¹ a odber 8,16 l.s⁻¹, z toho v bilančnom profile č. 2560 Kysuca-ústie predstavujú využiteľné množstvá 156,61 l.s⁻¹ a odber 8,16 l.s⁻¹.

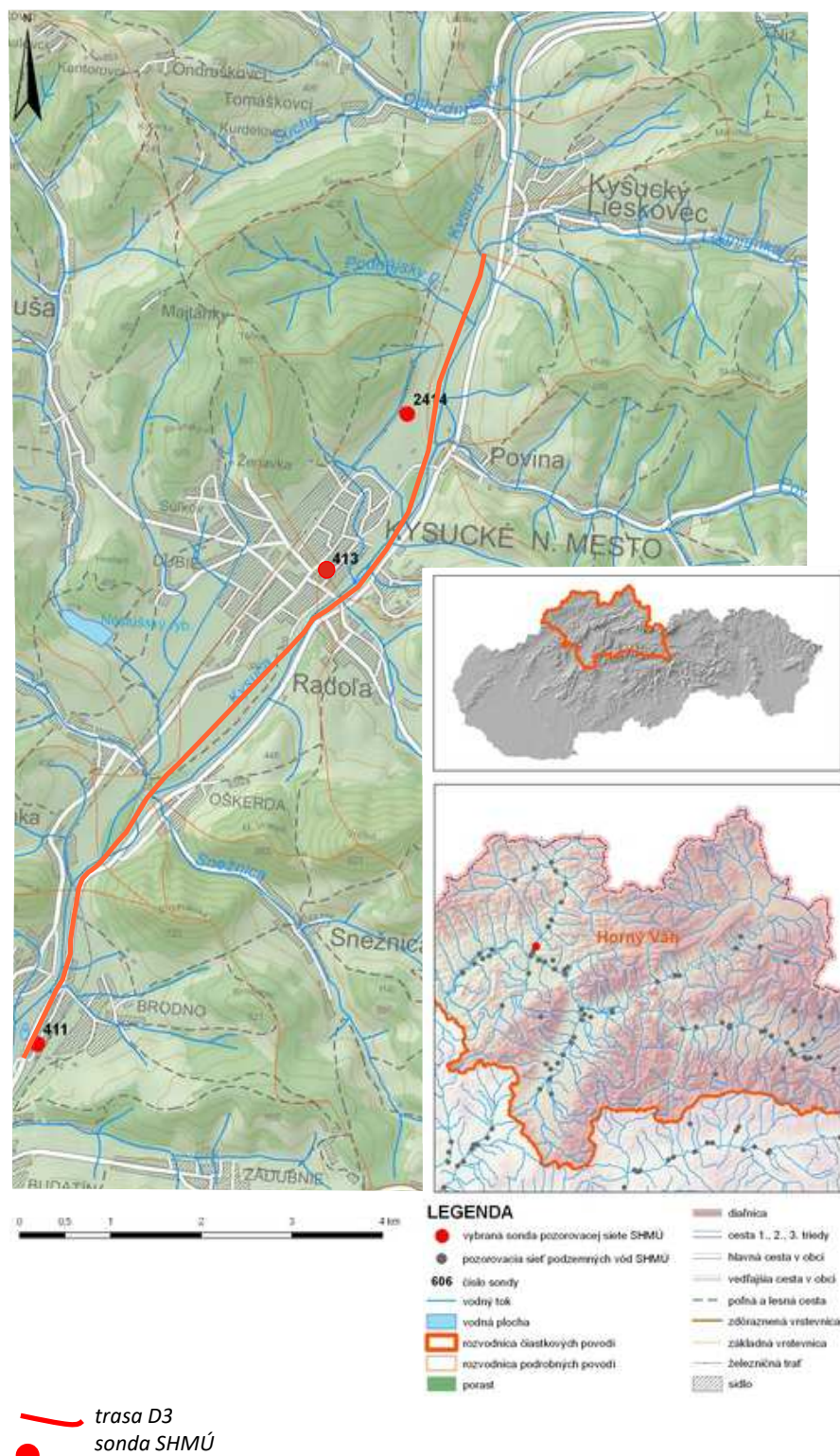
Systematický základný monitoring hladinového režimu podzemnej vody v predmetnom území vykonáva SHMÚ. V súčasnej dobe sleduje SHMÚ objekt č. 411 v Brodne, č. 413 a 2414 v Kysuckom Novom Meste. V období rokov 1969 – 2019 bola amplitúda rozkvyu v Brodne 4,49 m, v Kysuckom Novom Meste 3,6 – 3,73 m v závislosti od situovania. Minimálne stavy bývajú v jesenných mesiacoch, maximálne na jar, podružné v lete. Hĺbka hladiny podzemnej vody sa podľa dlhodobých sledovaní pohybuje v okolí Brodna od 0,00 do 4,49 m p.t., v Kysuckom Novom Meste v závislosti od konfigurácie terénu a vodných stavov od 0,51 do 7,0 m p.t. Ročný rozkvyv hladín v roku 2020 dosiahol v objekte č. 411 Brodno 1,17 m, v objekte č. 413 Kysucké Nové Mesto 1,72 m, v objekte č. 2414 Kysucké Nové Mesto 2,49 m.

Extrémne a priemerné hodnoty hladiny podzemnej vody do roku 2019 a v roku 2020 v sondách SHMÚ sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.č. 31 Extrémne a priemerné hodnoty hladiny podzemnej vody v sondách SHMÚ (m n. m.) do roku 2019 a v roku 2020

Objekt	Nadm. Výška OB (m n.m.)	Výška nad terénom (m)	Merania do roku 2019			Merania v roku 2020		
			H max. (m n.m.)	H min. (m n.m.)	H priemer (m n.m.)	H max. (m n.m.)	H min. (m n.m.)	H priemer (m n.m.)
Č. 411 Brodno	333,67	0,50	333,17 22.12.2015	328,68 06.07.2016	330,89	331,81 16.10.	330,64 03.11.	330,91
Č. 413 Kysucké Nové Mesto	355,52	0,80	351,32 09.07.1997	347,72 30.11.2011	348,73	349,73 15.10.	348,01 02.11.	348,36
Č. 2414 Kysucké Nové Mesto	358,35	0,80	357,04 19.05.2010	353,31 02.12.2018	354,31	356,09 16.10.	353,60 05.11.	354,20

Zdroj: Hydrologická ročenka Podzemné vody 2020, (Kullman a kol., 2021)



Obr. č. 2 Situácia stavby vo vzťahu k sondám SHMÚ (www.shmu.sk)

C.II.6.3 Termálne a minerálne vody

Priamo v trase diaľnice D3 sa nenachádzajú žiadne termálne, ani minerálne pramene.

Najbližšie sa nachádzajú v Ochodnici, v Čadci (dva minerálne pramene – Vojtovský a Bukovský) a na vrchu Živčáková. Pramene sú si veľmi podobné svojím zložením s obsahom sírovodíka.

C.II.6.4 Pramene a zdroje vôd

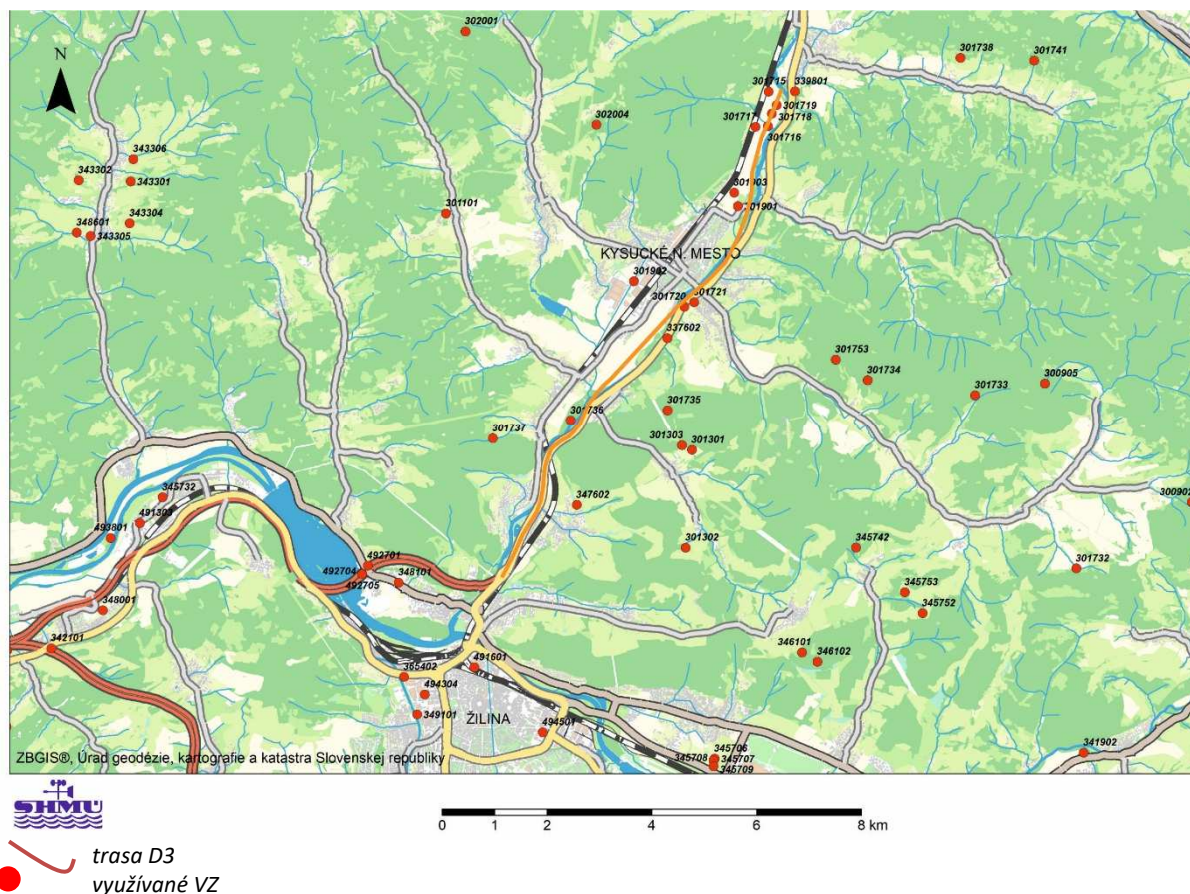
Z využívaných prameňov sa najbližšie nachádzajú pramene Rochovica 1 a 2 v Rudinke (odber v roku 2022 bol 7 398 m³), prameň Radoľa v Kysuckom Novom Meste, pramene Garen, Bukovina, Chotáre v Snežnici (sumárny odber v roku 2022 bol 10 500 m³), prameň Medzivretenie v Oškerde (odber v roku 2022 bol 15 391 m³) a prameň Pod Skalickou č. 1 v Brodne (odber v roku 2022 bol 10 600 m³).

V nasledujúcej tabuľke č. 32 uvádzame využívané a povolené vodné a vodárenské zdroje v blízkosti trasy diaľnice D3 na základe informácií zo Slovenského hydrometeorologického ústavu v Bratislave. Na obrázku č. 3 je zobrazené situovanie stavby vo vzťahu k využívaným vodným zdrojom podľa SHMÚ.

Tab.č. 32 *Využívané a povolené vodárenské a vodné zdroje v okolí diaľnice D3 s povoleným odberom a odbery za rok 2022*

Kód HF	Názov organizácie	Pov. odber	Rok zriadenia	Lokalita odberu	Názov zdroja	Súradnica X	Súradnica Y	odber m3	odber l/s
301715	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	5	1.1.1987	Kysucký Lieskovec	Podháj vrt KM 11	- 1160450,00	- 437740,00	0	0,00
301716	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	8	1.1.1987	Kysucký Lieskovec	Podháj vrt KM 2	- 1161106,00	- 437753,90	0	0,00
301717	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	3.5	1.1.1987	Kysucký Lieskovec	Podháj vrt KM 12	- 1161122,00	- 437992,40	0	0,00
301718	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	7.5	1.1.1987	Kysucký Lieskovec	Podháj vrt KM 1	- 1160871,00	- 437681,10	0	0,00
301719	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	3	1.1.1987	Kysucký Lieskovec	Podháj vrt KM 15	- 1160708,00	- 437589,20	0	0,00
301720	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	4	1.1.1987	Kysucké Nové Mesto	Studňa Radoľa	- 1164545,00	- 439345,80	0	0,00
301721	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	22	1.1.1987	Kysucké Nové Mesto	Prameň Radoľa	- 1164461,00	- 439162,10	0	0,00
301736	Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s.	9.61	1.1.1987	Brodno	vrt SR 2	- 1166713,00	- 441518,90	0	0,00
301901	KLF-ENERGETIKA A.S.	3.17	1.1.1987	Kysucké Nové Mesto	VZ.I-studňa S1	- 1162627,76	- 438326,67	52768	1,67
301903	KLF-ENERGETIKA A.S.	5	1.1.2013	Kysucké Nové Mesto	vrt HV-16 GULICKAREN	- 1162373,62	- 438399,62	0	0,00
337602	SLOVNAFT A.S.	0.1	1.1.2014	Radoľa	Studňa ČS Radoľa	- 1165142,24	- 439673,79	374	0,01
339801	BIOPEL a.s.	0.04	1.1.2020	Kysucký Lieskovec	Vrtaná st. S1 A S2	- 1160447,78	- 437237,54	563	0,02

Zdroj: SHMU Bratislava



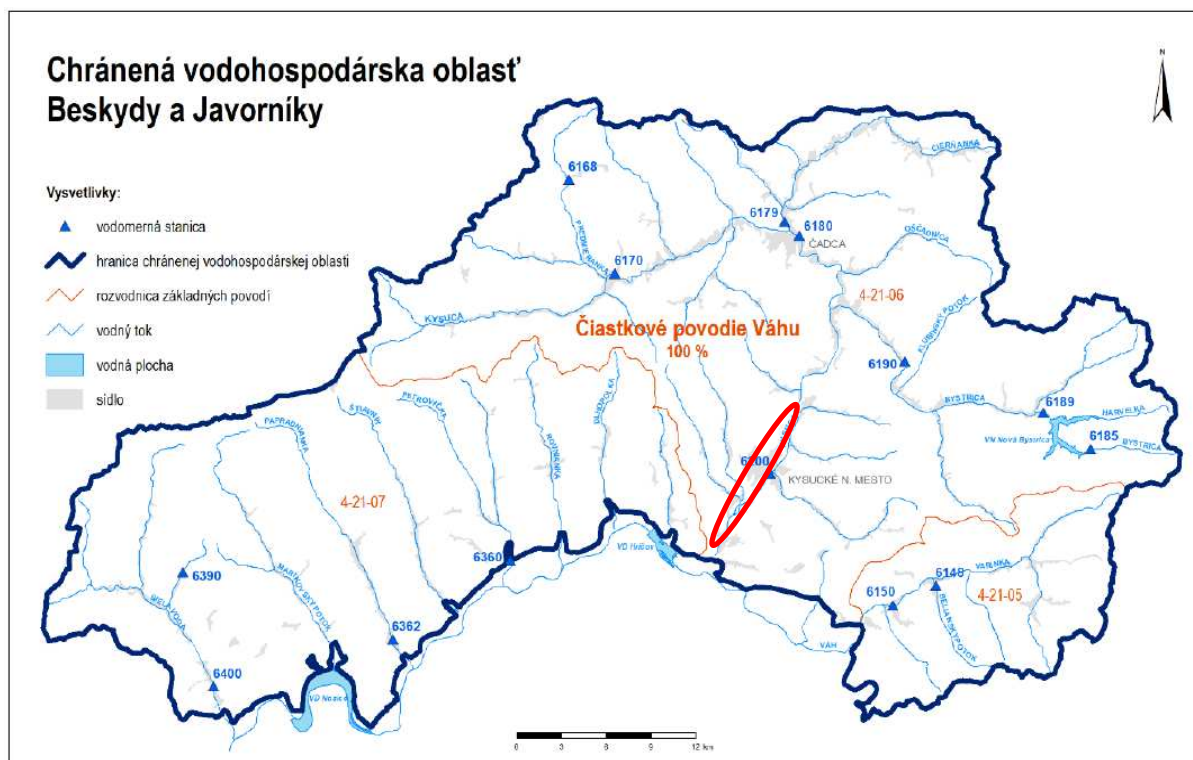
Obr. č. 3 Situácia stavby vo vzťahu k využívaným VZ

C.II.6.5 Vodohospodársky chránené územia

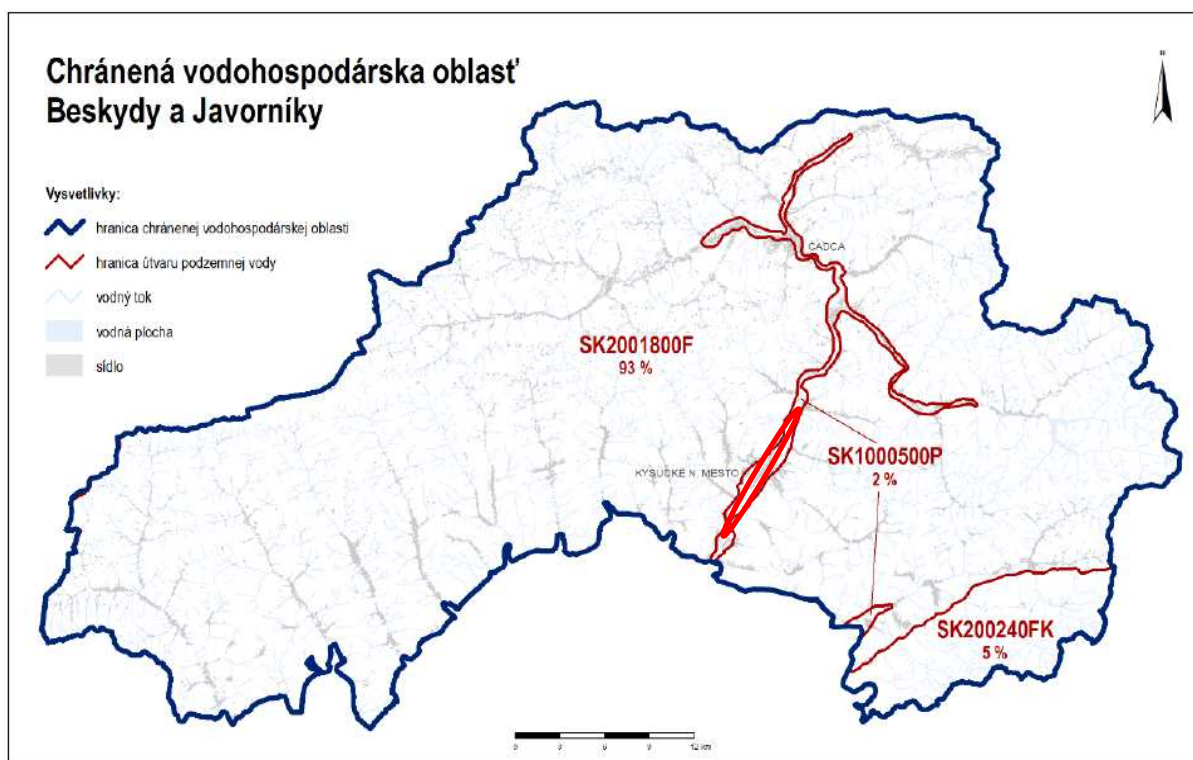
Trasa diaľnice D3 zasahuje do **Chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy a Javorníky**, ktorá bola vyhlásená Nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. v marci 1987. Územie svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd a pri akejkoľvek činnosti musí byť zabezpečená všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd a ochrana podmienok tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásobovania. Činnosti, ktorých vykonávanie je v CHVO zakázané definuje zákon o vodách (364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov).

Budúca diaľnica D3 zasahuje CHVO v základnom povodí 4-21-06 Váh od Varínky po Rajčanku. V tomto základnom povodí je CHVO tvorená povodím toku Kysuca a jej prítokov, pričom Kysuca zaberá najväčšiu plochu CHVO.

Povodie je charakterizované maximálnym mesačným odtokom v marci alebo v apríli, pričom odtečie 16 % z celkového ročného odtoku. Minimálny mesačný odtok sa vyskytuje v októbri a predstavuje 5 % z celkového ročného odtoku. Výskyt maximálnych kulminačných prietokov sa pre danú oblasť CHVO sústreďuje do letného obdobia, prevažne v mesiacoch jún a júl. Minimálne priemerné denné prietoky sa v priebehu roka vyskytujú prevažne v auguste, októbri a novembri.



Obr. č. 4 Situácia Chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky



Obr. č. 5 Príslušnosť CHVO k útvarom podzemných vôd

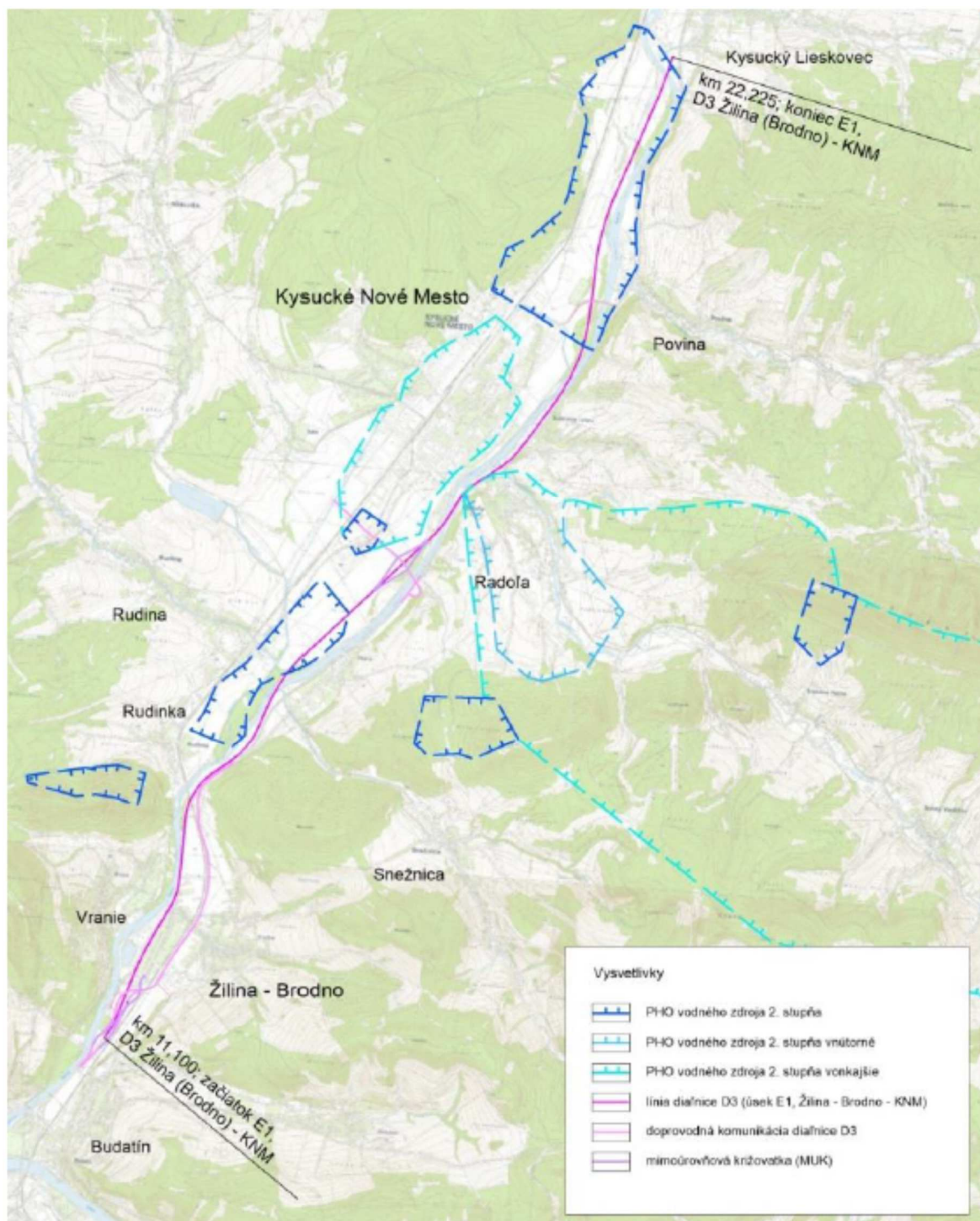
Vodohospodársky významné a vodárenské toky

Trasa diaľnice D3 je v kontakte, resp. v tesnej blízkosti, vodohospodársky významných vodných tokov Kysuca (4-21-06-012) a Vadičovský potok (4-21-06-102), pričom Kysuca (4-21-06-012) je zároveň aj vodárenským tokom (vyhláška MŽP SR č. 211/2005 Z.z.).

Pásma hygienickej ochrany

Ochrana vodárenských zdrojov povrchových a podzemných vôd, ktoré slúžia na hromadné zásobovanie obyvateľstva, je zabezpečená cez ochranné pásma (OP). Schematicky sú tieto pásma znázornené na obrázku č. 6. Lína stavby vedie v blízkosti ochranných pásiem II. stupňa.

V úseku Rudinka – Kysucké Nové Mesto prechádza línia D3 cez OP II. stupňa. V úseku diaľnice na úrovni Kysuckého Nového Mesta a Radoľa sú vymedzené OP II. stupňa vonkajšie a zo strany obce Radoľa aj OP II. st. vnútorné. V úseku Povina – Kysucký Lieskovec prechádza trasa D3 priamo cez OP II. stupňa. Ostatné OP II. stupňa sa nachádzajú v širšom okolí diaľnice D3.



Obr. č. 6 Pásma hygienickej ochrany

Citlivé a zraniteľné oblasti

Za citlivé oblasti sú podľa §33 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon) v platnom znení, považované vodné útvary povrchových vôd, v ktorých dochádza, alebo môže dôjsť v dôsledku zvýšenej koncentrácie živín k nežiaducemu stavu kvality vôd, ktoré sú využívané ako vodárenské zdroje alebo sa môžu využívať ako vodárenské zdroje, ako aj tie, ktoré si vyžadujú v záujme zvýšenej ochrany vôd vyšší stupeň čistenia vypúšťaných odpadových vôd.

Nariadením vlády SR č. 174/2017 boli ustanovené citlivé oblasti a zraniteľné oblasti. Citlivými oblasťami boli ustanovené vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území Slovenskej republiky alebo týmto územím prechádzajú.

Zraniteľné oblasti sú poľnohospodársky využívané územia, z ktorých odtekajú vody zo zrážok do povrchových vôd alebo vsakujú do podzemných vôd, v ktorých je koncentrácia dusičnanov vyššia ako 50 mg/l, alebo sa môže v blízkej budúcnosti prekročiť.

V rámci stavbou diaľnice D3 dotknutého územia neboli vymedzené zraniteľné oblasti.

Ochrana sladkých povrchových vôd vhodných pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb

V zmysle § 5 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov boli vymedzené chránené územia na ochranu populácie rýb ako povrchové vody vhodné pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb. Ich cieľom je ochrániť alebo zlepšiť kvalitu tých tečúcich alebo stojatých sladkých vôd, v ktorých žijú alebo po tom, čo bude znížené alebo eliminované znečistenie, budú schopné žiť ryby patriace k pôvodným druhom zabezpečujúcim prírodnú rozmanitosť a k druhom, ktorých prítomnosť je vhodná na účely vodného hospodárstva.

Za povrchové vody vhodné pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb boli určené vodohospodársky významné vodné toky (kmeňové toky č. I.) a toky ústiace do vodohospodársky významných vodných tokov, vrátane ich prítokov (kmeňové toky č. II.). Ich zoznam bol vyhlásený všeobecne záväznými vyhláškami Krajských úradov životného prostredia, resp. Okresných úradov, odborov starostlivosti o životné prostredie.

Tok Kysuca je vedený od rkm 63,5 do 0,0 ako kmeňový tok č. I vhodný pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb, v tomto prípade lososovitých.

C.II.6.6 Stav znečistenia povrchových a podzemných vôd

Povrchové vody

Kvalita vody rieky Kysuca býva nepriaznivo ovplyvnená najmä z odpadových vôd (zväčša komunálnych) v Turzovke, Čadci, Kysuckom Novom Meste a Krásne nad Kysucou. Cez tok Čierňanka sa do toku dostávajú odpadové vody z mliekárne vo Svrčinovci (2010).

Pre porovnanie uvádzame výsledky monitoringu v roku 2010 a v rokoch 2020 a 2021 podľa výsledkov monitorovania SHMÚ.

V roku 2010 neboli splnené požiadavky NV SR č. 269/2010 Z.z. v znení neskorších predpisov v monitorovacom mieste Čadca-pod v ukazovateli sapróbny index biosestónu. V roku 2020 nevyhovovali požiadavkám NV SR č. 269/2010 Z. z. dva ukazovatele, a to dusitanový dusík a adsorbovateľné organicky viazané halogény AOX, následne v roku 2021 to bol ukazovateľ dusitanový dusík a sapróbny index biosestónu.

V monitorovacom mieste Považský Chlmec v roku 2010 nespĺňali požiadavky NV SR č. 269/2010 Z.z. v znení neskorších predpisov ukazovatele dusitanový dusík a sapróbny index biosestónu, v roku 2020 podobne ako v mieste Čadca pod dusitanový dusík a adsorbovateľné organicky viazané halogény AOX a v roku 2021 to bola navyše aj chemická spotreba kyslíka dichrómanom.

V nasledujúcej tabuľke uvádzame prehľad ukazovateľov nespĺňajúcich limitné hodnoty.

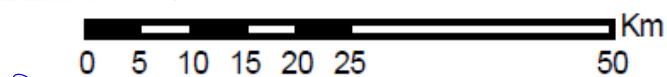
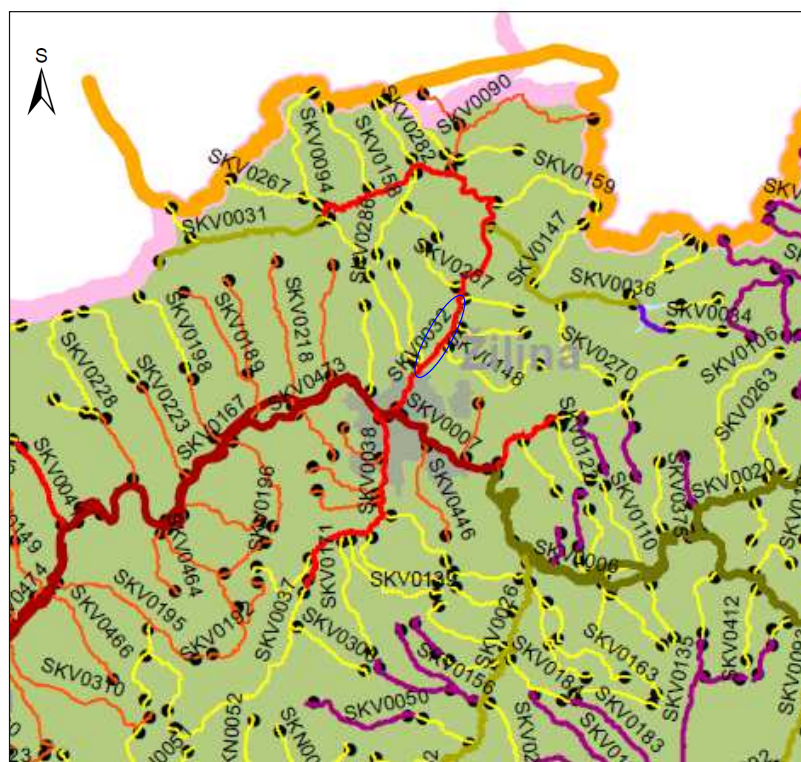
Tab.č. 33 Prehľad ukazovateľov nespĺňajúcich limitné hodnoty NV SR č. 269/2010 Z.z. v znení neskorších predpisov na rieke Kysuca v stanici Čadca pod a v Považskom Chlmcu v rokoch 2010, 2020 a 2021

Rok monitorovania	Kód vodného útvaru	Názov toku	Názov odb. miesta	Riečny kilometer	Ukazovatele nespĺňajúce limitné hodnoty NV SR č. 269/2010 Z.z. v znení nesk. predpisov
2010	SKV0032	Kysuca	Čadca pod	26,5	SI-bios
2020					N-NO ₂ ⁻ , AOX
2021					N-NO ₂ ⁻ , SI-bios
2010	SKV0032	Kysuca	Považský Chlmec	0,6	N-NO ₂ ⁻ , SI-bios
2020					N-NO ₂ ⁻ , AOX
2021					N-NO ₂ ⁻ , CHSK _{Cr} , AOX

Zdroj: www.shmu.sk

Podľa správneho územia povodia patrí posudzované územie do povodia Dunaja a čiastkového povodia Váhu. Dotýka sa 5 útvarov povrchovej vody - SKV0032 Kysuca, SKV0287 Neslužanka, SKV0294 Rudinský potok, SKV0255 Povinský potok, SKV0148 Vadičovský potok. Vodné útvary SKV0032 Kysuca a SKV0255 Povinský potok sú klasifikované podľa druhu ako prirodzené a vodné útvary SKV0287 Neslužanka, SKV0294 Rudinský potok a SKV0148 Vadičovský potok ako výrazne zmenené útvary. Z hľadiska ekologického stavu/potenciálu je úvar SKV0032 Kysuca hodnotený ako priemerný, úvar SKV0255 Povinský potok ako dobrý a útvary SKV0287 Neslužanka, SKV0294 Rudinský potok a SKV0148 Vadičovský potok ako útvary s dobrým a lepším ekologickým potenciálom. Z hľadiska chemického stavu úvar SKV0032 Kysuca nedosahuje dobrý chemický stav, ostatné dosahujú dobrý chemický stav (<https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/3vps-hodnotenie-stavu-utvarov-povrchovych-vod.pdf>).

Z chemického hľadiska úvar SKV0032 Kysuca nedosahuje dobrý chemický stav a predstavuje riziko nedosiahnutia dobrého chemického stavu ani do roku 2027, (<https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/3vps-hodnotenie-stavu-utvarov-povrchovych-vod.pdf>). Tu sa aplikuje výnimka TN1 pre chemický stav aj ekologický stav podľa článku 4(4) RSV v plánovacom období 2021 – 2027. Ostatné 4 vodné útvary dosahujú dobrý chemický stav a aj v plánovacom období 2021 – 2027. Existujúce významné nepriaznivé vplyvy na stav vodných útvarov predstavujú jednak bodové zdroje znečistenia ako komunálne a priemyselné vypúšťanie odpadových vôd s obsahom nebezpečných prioritných látok aj nepriame vypúšťanie emisií špecifických organických látok nebezpečných pre vody, ryby a iné vodné živočíchy z odpadových vôd ČOV. Difúzne zdroje sú najmä z poľnohospodárskych aktivít, infraštruktúry a sídelných aglomerácií. Z hydromorfologických vplyvov je relevantné najmä prerušenie pozdĺžnej kontinuity vodných tokov a interakcie s podzemnými vodami v laterálnom smere. Hydromorfologické zmeny môžu spôsobiť aj zmeny biotopov.

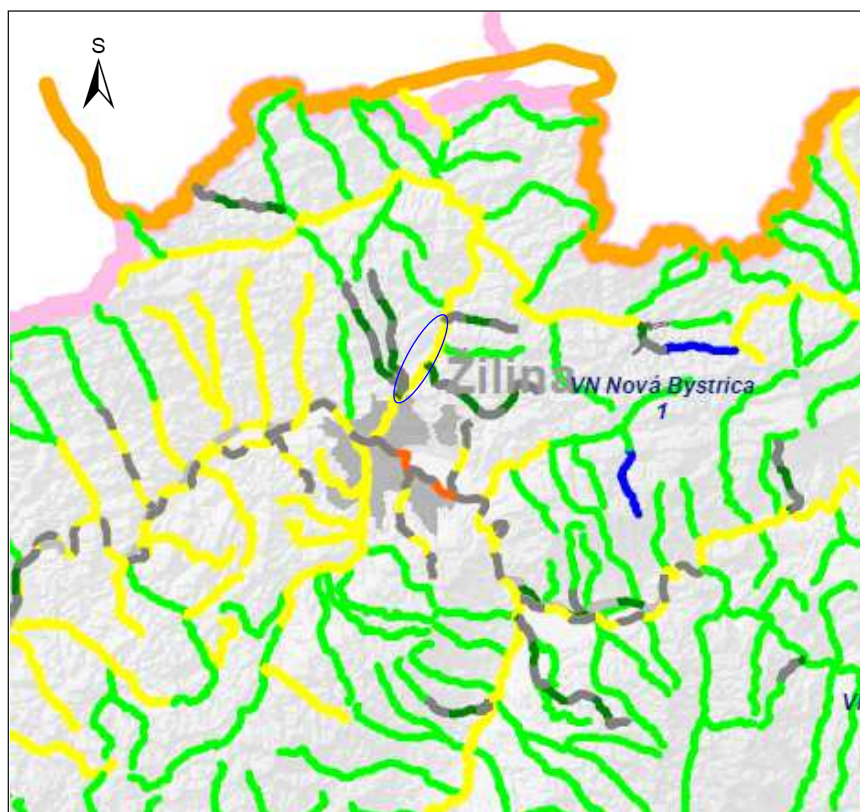


skúmané územie

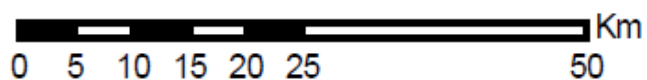
Legenda

Typy vodných útvarov na riekach	Typy vodných útvarov na riekach so zmenenou kategóriou	Typy vodných útvarov na riekach
P1M	P112	na riekach so zmenenou kategóriou
P1S	P113	SKV0045 kód vodného útvaru
P1V	K221	rozvodnica hlavných úmorí
P2M	K323	rozvodnica čiastkových povodí
P2S	K331	štátna hranica
K2M	K332	krajské sídlo
K2S	K333	
K2V		
K3M		
K3S		
K3V		
K4M		






Obr. č. 7 Situácia stavby vo vzťahu k útvarom povrchových vôd (Plán manažmentu čiastkového povodia Váh, aktualizácia, 2020)











© Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. 2021

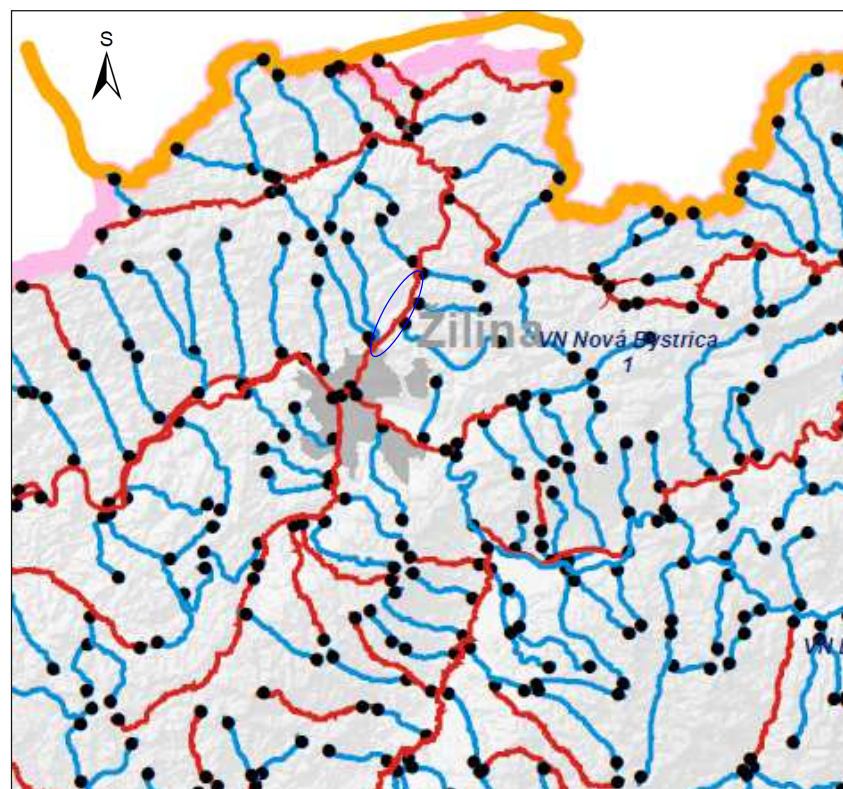


 skúmané územie

	veľmi dobrý (1)	dobrý (2)	priemerný (3)	zlý (4)	veľmi zlý (5)
Ekologický stav					

Ekologický potenciál	dobrý a lepší (1,2)	priemerný (3)	zlý (4)	veľmi zlý (5)
AWB				
HWB				

Obr. č. 8 Ekologický stav a ekologický potenciál útvarov povrchových vôd (Plán manažmentu čiastkového povodia Váh, aktualizácia, 2020)



© Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, 2021

0 5 10 15 20 25 50 Km

skúmané územie

Legenda

- vodný útvar dosahujúci dobrý chemický stav
- vodný útvar nedosahujúci dobrý chemický stav
- vodný útvar dosahujúci dobrý chemický stav
- vodný útvar nedosahujúci dobrý chemický stav
- rozvodnica hlavných úmorí
- rozvodnica čiastkových povodí
- štátna hranica
- krajské sídlo

Obr. č. 9 Chemický stav útvarov povrchových vôd (Plán manažmentu čiastkového povodia Váh, aktualizácia, 2020)

Podzemné vody

Hodnotenie chemického a kvantitatívneho stavu útvarov podzemných vôd bolo prevzaté z Vodného plánu Slovenska, Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaj, 2. aktualizácia (MŽP SR, 2022).

Kvartérne útvary podzemných vôd

Posudzované územie spadá do kvartérneho útvaru SK1000500P - Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov horného toku Váhu a jeho prítokov. V tomto útvare podzemnej vody sú ako kolektorské horniny zastúpené najmä alúviálne a terasové štrky, piesčité štrky, piesky, glacifluviálne sedimenty, proluviálne sedimenty stratigrafického zaradenia pleistocén - holocén. V hydrogeologických kolektoroch útvaru prevažuje medzizrnová priepustnosť. Výsledné vyhodnotenie chemického a kvantitatívneho stavu kvartérnych útvarov podzemných vôd s informáciami z vyhodnotenia podľa jednotlivých testov a v prípade hodnotenia chemického stavu i znečisťujúcich

látok spôsobujúcich zlý chemický stav a spoľahlivosti vyhodnotenia stavu bol tento útvar zaradený (SK1000500P) z hľadiska chemického stavu do stavu dobrého a z hľadiska hodnotenia kvantitatívneho stavu podzemných vôd rovnako do stavu dobrého (MŽP SR, 2022).

Predkvartérne útvary podzemných vôd

Pri hodnotení predkvartérneho útvaru posudzované územie spadá do útvaru SK2001800F - Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a podtatranskej skupiny. Výsledné vyhodnotenie chemického a kvantitatívneho stavu predkvartérnych útvarov podzemných vôd bolo z hľadiska chemického stavu - stav dobrý avšak z hľadiska hodnotenia kvantitatívneho stavu podzemných vôd - stavu zlý. Do zlého kvantitatívneho stavu bol útvar zaradený na základe výsledkov Testu I Bilančné hodnotenie Ib) posúdenie výskytu lokálnej nadmernej exploatacie. Pri hodnotení kvantitatívneho stavu útvarov podzemných vôd bolo zohľadnené nielen bilančné hodnotenie útvaru podzemnej vody ako celku (Ia), ale aj posúdenie vodohospodársky využívaných lokalít vo vnútri útvaru, t. j. analyzovanie počtu a významnosti vodohospodársky problémových lokalít, kde podľa vodohospodárskej bilancie podzemných vôd dochádzalo pri využívaní podzemnej vody ku kritickému alebo havarijnému stavu. Kritériom pre následné zaradenie útvaru podzemnej vody do zlého kvantitatívneho stavu bola existencia minimálne dvoch lokalít v havarijnom stave zaradených do kategórie významných vo vnútri útvaru podzemnej vody. Rozhodujúcim bol aj časový faktor (výskyt lokalít v havarijnom, resp. kritickom stave v útvare vo viacerých rokoch, resp. pretrvávajúci výskyt takýchto lokalít v súčasnom období). V útvare SK2001800F boli identifikované 3 lokality s kritickým bilančným stavom a 2 lokality s havarijným bilančným stavom (MŽP SR, 2022).

Kvalita podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody za rok 2020 (SHMÚ Bratislava, 2021)

SK1000500P - Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov horného toku Váhu a jeho prítokov
V útvare podzemnej vody SK1000500P sú ako kolektorské horniny zastúpené najmä alúviálne a terasové štrky, piesčité štrky, piesky, glacifluviálne sedimenty, proluviálne sedimenty stratigrafického zaradenia pleistocén - holocén. V hydrogeologických kolektoroch útvaru prevažuje medzizrnová priepustnosť. Priemerný rozsah hrúbky zvodnencov je <10 m. Generálny smer prúdenia podzemných vôd v aluviálnej nive kvartérneho útvaru SK1000500P je viac-menej paralelný s priebehom hlavného toku. Monitorovacia sieť kvality podzemných vôd je v tomto útvare tvorená 36 vrtmi zabudovanými v hĺbke od 6 m do 25 m.

V iónovom zastúpení prevažujú v kationovej časti Ca^{2+} aj Mg^{2+} a v aniónovej časti HCO_3^- . Vplyv znečistenia sa prejavuje prítomnosťou iónov Na^+ , Cl^- , NO_3^- . Podľa Palmer – Gazdovej klasifikácie sú podzemné vody v útvare SK1000500P najčastejšie základného výrazného Ca-HCO_3 typu až Ca-Mg-HCO_3 typu.

Podľa mineralizácie sa podzemné vody útvaru SK1000500P zaraďujú medzi vody s nízkou až zvýšenou mineralizáciou. Veľmi nízko až nízko mineralizované vody sú v okolí Vavrišova (objekt 34690 - minimálna hodnota mineralizácie 112,13 mg.l^{-1}) a naopak vysoko mineralizované v oblasti Dolné Kočkovce (objekt 217890 - maximálna hodnota mineralizácie 854,83 mg.l^{-1}).

Najbližšie ku skúmanému územiu sa sleduje objekt č. 241490 Kysucké Nové Mesto a 41190 Brodno. V prvom z nich bol zistený fluorantén a fenantrén nad požadovú hodnotu pre popisovaný útvar podzemných vôd a v druhom fenantrén a naftalén.

Z hľadiska hodnotenia vývoja trendu chemického stavu útvaru podzemnej vody predstavujú bodové aj difúzne zdroje znečistenia stredné riziko a do roku 2027 je útvar hodnotený bez rizika dosiahnutia dobrého stavu vôd.

SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a podtatranskej skupiny

V útvare podzemnej vody SK2001800F sú ako kolektorské horniny zastúpené najmä striedania pieskovcov a ílovcov (flyš), slieň, slieňovce, pieskovce, bridlice a zlepenice stratigrafického zaradenia paleogén až mezozoikum - krieda. V hydrogeologických kolektoroch útvaru prevažuje puklinová priepustnosť. Priemerný rozsah hrúbky zvodnencov je 10 m - 30 m. Smer prúdenia podzemných vôd v

tomto útvare je vzhľadom na charakter horninového prostredia typu hydrogeologického masívu viacmenej konformný so sklonom terénu. V roku 2020 bola pozorovacia sieť tohto útvaru reprezentovaná 4 prameňmi a 2 vrtmi a v nepatrnom kvartéri 1 prameňom a 2 vrtmi.

Vo všetkých pozorovacích objektoch v kationovej časti dominuje Ca^{2+} a v aniónovej HCO_3^- . Podľa Palmer-Gazdovej klasifikácie sú puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny zaradené medzi základný výrazný Ca- HCO_3 typ, ktorý je v predkvartérnom vrte 521190 Oravský Biely Potok menený dominujúcimi kationmi Na^+ na základný výrazný Na- HCO_3 typ. Najbližšie ku skúmanému územiu sa nachádza objekt 242790 Podvysoká.

Podľa mineralizácie v rozsahu od 284,91 mg.l⁻¹ (45299 Námestovo – pr. Jedličník) do 845,84 mg.l⁻¹ (43190 Liesek) sa radia tieto podzemné vody medzi vody so strednou až vysokou mineralizáciou.

V puklinových podzemných vodách útvaru došlo k prekročeniu limitných hodnôt vyhlášky MZ SR č. 247/2017 Z. z. (pozn.: v súčasnosti platí nová Vyhláška MZ SR č.91/2023 Z.z., ktorou sa ustanovujú ukazovatele a limitné hodnoty kvality pitnej vody a kvality teplej vody, postup pri monitorovaní pitnej vody, manažment rizík systému zásobovania pitnou vodou a manažment rizík domových rozvodných systémov) najmä v objekte 242790 Podvysoká (Mn - 0,31 mg.l⁻¹, ChSK_{Mn} – 5,60 mg.l⁻¹, celkový organický uhlík - 3,70 mg.l⁻¹). V skupine organických látok boli v objekte 242790 Podvysoká namerané hodnoty naftalénu (0,070 µg.l⁻¹), chryzénu (0,006 µg.l⁻¹), fluoranténu (0,003 µg.l⁻¹) nad požadovú hodnotu.

C.II.7 Fauna a flóra

C.II.7.1 Fauna

(vypracované na podklade D3 Žilina (Brodno) – KNM, Prieskum chránených a ohrozených druhov podľa vyhlášky č.24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, HBH Projekt, spol. s.r.o., 04/2021; Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, HBH Projekt, spol. s.r.o., 08/2020) a D3 Žilina (Brodno) – KNM od km 16,880 po km 19,280, Správa o hodnotení vplyvov, EPIS, s.r.o., 05/2017,

V zmysle zoogeografického členenia – terestrický biocyklus je možné hodnotené územie a jeho širšie okolie začleniť do eurosibírskej podoblasti, provincie listnatých lesov, podkarpatský úsek.

Podľa typológie tokov Slovenska 2010 patrí rieka Kysuca do pontokaspickej provincie (stredoslovenská) podunajského okresu. Jedná sa o pravostranný prítok Váhu s celkovou dĺžkou 66,3 km. V posudzovanom úseku má charakter podhorskej rieky so štrkovitým dnom, miestami s balvanmi a vystupujúcimi vrstvami sedimentárnych hornín.

V súvislosti s prípravou stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa v rámci projektovej dokumentácie v ostatných rokoch vykonalo viacero prieskumov v území, zameraných na inventarizáciu skupín živočíchov, rastlín aj biotopov.

Pre potreby posúdenia vplyvov na faunu boli v rámci Správy o hodnotení vplyvov na stavbu a D3 Žilina (Brodno) – KNM od km 16,880 po km 19,280 (EPIS, s.r.o. 05/2017) vybrané skupiny živočíchov, pri ktorých sa predpokladá najväčší vplyv posudzovanej stavby, pričom zreteľ bol kladený na chránené druhy a druhy európskeho významu a ich biotopy.

Rak riečny (*Astacus astacus*) – je podľa Červeného zoznamu IUCN klasifikovaný ako zraniteľný druh (VU) s klesajúcim populačným trendom (Edsman a kol., 2010). Patrí medzi druhy európskeho aj národného významu (príloha č. 4 k vyhláške č. 24/2003 Z. z.). Druh je uvedený v prílohe V Smernice Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

V povodí rieky Kysuca sa nachádzajú trvalé monitorovacie lokality populácií raka riečneho realizovaných pod záštitou ŠOP SR vo VN Nová Bystrica na potoku Bystrica a potoku Čierňanka. Monitoring populácií sa vykonáva na reprezentatívnych lokalitách, ktoré sú vybrané na základe aktuálnych poznatkov o výskyte a stave populácií raka riečneho (www.biomonitring.sk). Druh bol zistený priamo v posudzovanom úseku rieky Kysuca v Kysuckom Novom Meste (P. Held *in verb.*), a tiež vo Vadičovskom potoku (Dolný Vadičov, DFS 6779, 450 m n. m., 16. 9. 2012, 1 ks, M. Marčíš, rev. V.

Janský; tiež I. Macúš *in verb.*, obr. č. 24). Na základe individuálnych pozorovaní jedincov možno predpokladať výskyt populácie raka riečneho v dotknutom úseku rieky Kysuca a jej prítokoch (Vadičovský potok).

Ryby – ichtyofauna Kysuce odzrkadľuje typické rybie spoločenstvo podhorskej rieky s niektorými alochtónnymi prvkami, ktoré do nej prenikajú migráciou z Váhu alebo v rámci obhospodarovávania MO SRZ Kysucké Nové Mesto (sivoň potočný, pstruh dúhový). Na základe údajov z ichtyologických prieskumov a údajov SRZ o zarybnení a úlovkoch bolo od roku 2012 do 2016 v rieke Kysuca zaznamenaných celkom 27 druhov rýb, patriacich do 8 čeľadí. Výskyt niektorých zo zistených druhov je pre tok Kysuca atypický (kapor, pleskáč, lieň, štika a i.). Výskyt týchto druhov je zapríčinený migráciou z Váhu, únikom z okolitých rybníkov alebo zámernou introdukciou (sivoň, pstruh dúhový). Tomu nasvedčuje aj ich nízka početnosť a nepravidelný výskyt. Tri druhy sú pre ichtyofaunu Slovenska alochtónne: pstruh dúhový a sivoň potočný (nasádzané do toku MO SRZ) a karas striebřitý, ktorý do toku prenikol pravdepodobne z Váhu. Z hľadiska ochranného statusu majú význam druhy zahrnuté do Červeného zoznamu druhov kruhoustých a rýb Slovenska (Koščo, Holčík, 2008). Z nich je potrebné na prvom mieste uviesť hlavátku podunajskú, palearktický endemit podunajského systému. Na základe ichtyologického prieskumu vykonaného v októbri 2013 a údajov o zarybnení úseku (miestna organizácia SRZ) sa v posudzovanom úseku Kysuce trvale vyskytuje minimálne 15 druhov rýb. Osobitý zreteľ bol venovaný druhom európskeho významu (smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín známa ako Smernica o biotopoch – Habitats Directive), ktoré sú uvedené v prílohe II „Druhy živočíchov a rastlín, o ktoré má spoločenstvo záujem a ktorých ochrana vyžaduje označenie osobitne chránených oblastí“: *Aspius aspius*, *Cottus gobio*, *Hucho hucho* a *Sabanejewia balcanica*, a tiež v prílohe V – „Živočíšne a rastlinné druhy, o ktoré má spoločenstvo záujem a ktorých chytanie a zber vo voľnej prírode a využívanie môže podliehať správnym opatreniam“: *Barbus barbus*, *Hucho hucho* a *Thymallus thymallus*. V prípade boleňa (*Aspius aspius*) sa pravdepodobne jedná o jedince, ktoré prenikajú do Kysuce migráciou z Váhu, avšak jeho výskyt v podhorskom toku nie je typický. Ostatné tri druhy sa v Kysuci vyskytujú pôvodne, pričom je ich biotopom, v ktorom majú svoje trvalé habitaty, získavajú potravu a zabezpečujú svoju reprodukciu. V dotknutom úseku Kysuce (rkm 10,3) sa nachádza trvale monitorovaná lokalita (TML) druhu európskeho významu – hlaváča bieloplutvého (*Cottus gobio*), kde prebieha pravidelný monitoring kvality populácie a biotopu.

V sledovanom úseku sa nachádzajú neresiská, prevažne kaprovitých rýb (plytké perejnaté úseky), ako aj zimoviská (dlhé úseky s hĺbkou vody >150 cm). Niektoré, prevažne lososovité druhy (pstruh, hlaváčka) tiahnu na neres do okolitých prítokov (Bystrica, Čierňanka, Vadičovský potok a i.), ale príležitostne môžu využívať na neres aj vhodné štrkové lavice priamo v Kysuci. Najpočetnejšími druhmi v sledovanom úseku sú zástupcovia kaprovitých rýb hlavne ploska pásavá, čerebľa pestrá, jalec hlavatý, podustva severná a mrena severná.

Obojživelníky a plazy – z obojživelníkov možno v dotknutom území a širšom okolí Kysuckého Nového Mesta očakávať výskyt ropuchy bradavičnatej (*Bufo bufo*), ropuchy zelenej (*Bufotes viridis*), mloka bodkovaného (*Lissotriton vulgaris*), skokana hnedého (*Rana temporaria*), skokana štíhleho (*Rana dalmatina*), rosničky zelenej (*Hyla arborea*), kunky žltobručeje (*Bombina variegata*) a salamandry škvrnitej (*Salamandra salamandra*) (Drengubiak *in verb.*).

Z plazov sa v okolí záujmového územia vyskytuje jašterica krátkohlavá (*Lacerta agilis*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), slepúch východný (*Anguis colchica*) (v minulosti chápaný ako poddruh *A. fragilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*) a vretenica severná (Drengubiak *in verb.*).

Všetky druhy obojživelníkov a plazov sú na území Slovenska zákonom chránené. Medzi druhy uvedené v smernici Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane biotopov patria *Bombina variegata* (príloha II a IV), *Bufo viridis* (príloha IV), *Hyla arborea* (príloha IV), *Lacerta agilis* (príloha IV) a *Coronella austriaca* (príloha IV).

V dotknutom území možno očakávať všetky uvedené druhy obojživelníkov a plazov, aj keď ich početnosť v zastavanom území Kysuckého Nového Mesta bude nízka, ako aj ich výskyt viazaný hlavne na ekotónové spoločenstvá okrajových častí mesta, periodické mláky a okolie rieky Kysuca jej prítoky.

Vtáky – v predpokladaných biotopoch zabraných výstavbou diaľnice D3 prevažujú lesné a čiastočne synantropné druhy vtákov, viazané na kultúrnu a urbanizovanú krajinu. Z druhov európskeho a národného významu (príloha č. 4 k vyhláške č. 24/2003 Z. z.) sa na rieke Kysuca vyskytuje potápač veľký (*Mergus merganser*, druh národného významu, migrant aj hniezdič), volavka popolavá (*Ardea cinerea*, druh národného významu), potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*, druh národného významu), kalužiačik malý (*Actitis hypoleucos*, druh národného významu), kulík riečny (*Charadrius dubius*, druh národného významu), rybárik riečny (*Alcedo atthis*, druh národného aj európskeho významu), bocian čierny (*Ciconia nigra*, druh národného a európskeho významu, hniezdič), volavka biela (*Egretta alba*, druh národného aj európskeho významu), rybár riečny (*Sterna hirundo*, druh národného a európskeho významu), brehuľa hnedá (*Riparia riparia*, druh národného významu, jej hniezdisko bolo zistené aj počas prieskumu biotopov v roku 2023 cca v úseku km 20,9 – 21,1 D3 na pravom brehu Kysuce). Pre druhy európskeho významu sa na predmetnej lokalite nenachádza trvalá monitorovacia lokalita.

Cicavce – z cicavcov sa v predmetnom území a jeho širšom okolí vyskytujú: veverica obyčajná (*Sciurus vulgaris*, LR:cd), hryzec vodný (*Arvicola amphibius*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), hrdziak lesný (*Clethrionomys glareolus*), ryšavka tmavopása (*Apodemus agrarius*), ryšavka krovinná (*Apodemus sylvaticus*), zajac poľný (*Lepus europaeus*, LR:lc), jež bledý (*Erinaceus roumanicus*, DD), duloonica menšia (*Neomys anomalus*, LR:nt), duloonica väčšia (*Neomys fodiens*, LR:nt), piskor horský (*Sorex alpinus*, VU), piskor obyčajný (*Sorex araneus*), piskor malý (*Sorex minutus*), krt obyčajný (*Talpa europaea*), netopier veľký (*Myotis myotis*, LR:cd), raniak hrdzavý (*Nyctalus noctula*, LR:lc). Na lokalite nebol potvrdený výskyt bobra vodného (*Castor fiber*, takmer ohrozený), ktorý sa však v širšom okolí vyskytuje (VD Žilina a VN Hričov) (Flajs unpubl.).

Veľké šelmy (vlk dravý *Canis lupus*, rys ostrovid *Lynx lynx* a medveď hnedý *Ursus arctos*) sa vyskytujú v širšom okolí, kde majú svoje trvalé habitaty a migračné trasy (biokoridory).

Podľa poslednej správy z veľkoplošného monitoringu veľkých šeliem v územnej pôsobnosti CHKO Kysuce (Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, HBH Projekt, spol. s r.o., 08/2020) bolo v orografických celkoch Kysucké Beskydy, Kysucká vrchovina a časť Oravskej Magury v zimnom období zistených 13 samostatných jedincov rysa ostrovida, z toho dve vodiace samice, obe s tromi mláďatami a jedna vodiaca samica s jedným mláďaťom. V orografickom celku Javorníky bolo zistených 7 dospelých jedincov rysov. Aktuálne v zimnom období bola zistená v predmetnom území len jedna vodiaca samica „Hermína“ s tromi mláďatami. V Moravsko-sliezskych Beskydách sa s presahom na Slovensko pohybuje rysica „Kornélia“ s troma mláďatami a dva dospelé samce.“

Z pohľadu populácie medveďov, je recentne v územnej pôsobnosti Správy CHKO Kysuce zistených 12 subadultných a adultných jedincov a 10 mláďat, pričom mohlo ísť aj o tie isté jedince.

Populáciu vlkov v západnej (Javorníckej) územnej pôsobnosti tvoria dve svorky po troch jedincoch, jedna dvojica vlkov a dva samostatne sa pohybujúce jedince. Vo východnej časti územnej pôsobnosti Správy CHKO Kysuce (Kysucká vrchovina) je zaznamenaná jedna svorka o počte 6 jedincov, dve svorky o počte 3 jedince, z toho jedna v Kysuckej vrchovine, druhá z nich sa pohybovala na hraniciach medzi CHKO Kysuce a CHKO Horná Orava. V blízkosti hraníc s Poľskom v Kysuckých Beskydách bola zaznamenaná dvojica vlkov. V území boli stopované aj dva samostatne sa pohybujúce jedince, oba v Kysuckej vrchovine.

Váh a jeho prítoky sú významnou lokalitou výskytu vydry riečnej (*Lutra lutra*) v SR, pričom rieka Kysuca predstavuje významné refúgium tohto druhu. Vydra sa v posudzovanom úseku Kysuce a jej prítokoch (napr. Vadičovský potok) trvale vyskytuje a loví potravu. Napr. dňa 20. 04. 2017 bol nájdený na ceste zrazený jedinec v obci Radoľa, potvrdzujúci výskyt druhu v oblasti a využívanie biokoridoru Vadičovský potok.

V roku 2020 a 2021 bol vykonaný podrobný biologický prieskum (Prieskum chránených a ohrozených druhov pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, HBH Projekt, spol. s r.o., 04/2021). Prieskum bol realizovaný v dotknutom území stavby, t.j. v území trvalého a dočasného záberu.

Prieskum bol zameraný na nasledovné skupiny rastlín a živočíchov:

- botanický prieskum zameraný na vyššie rastliny v mokraďových spoločenstvách inundačného pásma rieky Kysuce (Geobotany s r.o./ HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- malakologický prieskum zameraný predovšetkým na suchozemské ulitníky a vodné mäkkýše (HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- entomologický prieskum zameraný na hmyz a doplnkovo ostatné chránené článkonožce (HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- ichtyologický prieskum zameraný na ryby a kruhoúste, doplnkovo bol sledovaný aj výskyt rakov (AQUABELES s r.o./ HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- batrachologický prieskum zameraný na obojživelníky, doplnkovo aj na plazy (HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- ornitologický prieskum zameraný na vtáky s osobitným dôrazom na hniezdiče (HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- chiropterologický prieskum zameraný na netopiere (OTONYCTERIS s.r.o./ (HBH Projekt spol. s r. o., 2020);
- mamaliologický prieskum zameraný na výskyt chránených druhov cicavcov (HBH Projekt spol. s r. o., 2020).

Z botanického prieskumu nevyplývala prítomnosť chránených druhov rastlín, ich výskyt ale nie je možné vylúčiť.

Malakologický prieskum bol zameraný predovšetkým na suchozemské ulitníky a vodné mäkkýše. V trase diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto neboli zaznamenané chránené druhy mäkkýšov.

Entomologickým prieskumom boli zistené druhy: plocháč červený, čmeľ zemný, čmeľ lúčny, čmeľ poľný.

Ichyologický prieskum bol orientovaný na ryby a kruhoúste, doplnkovo výskyt rakov. Na predmetnom úseku diaľnice sa nachádzali 2 lokality odberu vzoriek - Brodno a Kysucký Lieskovec. Počas prieskumu (2020) bolo identifikovaných 10 druhov. Z toho jeden chránený druh podľa vyhlášky č. 24/2003 z.z., dva druhy celoročne chránené podľa vyhlášky MŽP SR č. 381/2018 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 216/2018 Z. z. o rybárstve v znení neskorších predpisov a sedem druhov je zapísaných do Červeného zoznamu rastlín a živočíchov Slovenska (Baláž D., Marhold K., Urban P., 2001). Popísané sú ďalšie dva chránené druhy podľa prílohy 4, vyhlášky č. 24/2003 Z.z., ktorých výskyt v predmetnom území nie je vylúčený. Výskyt rakov ako aj kruhoústych nebol počas prieskumu zaznamenaný.

Zistené boli: pĺž vrchovský, hlaváčka podunajská (excerpovaný), hlaváč bielooplutvý (excerpovaný).

Batrachologický prieskum a doplnkový prieskum plazov identifikoval v území nasledujúce druhy: ropucha bradavičnatá, ropucha zelená (excerpovaný), kunka žltobruchá, skokan štíhly (excerpovaný), salamandra škvrnitá (excerpovaný), užovka hladká (excerpovaný), jašterica bystrá (excerpovaný).

Ornitologický prieskum bol zameraný na vtáky s osobitným dôrazom na hniezdiče. Zistený bol veľký počet druhov, z nich len 4 druhy sú popísané, ktorých výskyt bol potvrdený a hniezdia v brehových porastoch rieky Kysuca alebo využívajú samotný tok rieky a môžu byť navrhovanou činnosťou priamo ovplyvnené. Jedná sa o druhy: strakoš obyčajný, žlna sivá, tesár čierny, bocian čierny.

Chiropterologickým prieskumom bol v území potvrdený výskyt 7 druhov netopierov: večernica pozdňá, večernica severská, netopier vodný, večernica hvízdavá, večernica parková, večernica Leachova, večernica tmavá.

Mammaliologickým prieskumom boli v území zaznamenané 4 druhy cicavcov: medveď hnedý, vlk dravý, rys ostrovid, vydra riečna.

C.II.7.2 Flóra a vegetácia

(vypracované na podklade D3 Žilina (Brodno) – KNM od km 16,880 po km 19,280, Správa o hodnotení vplyvov, EPIS, s.r.o., 05/2017; Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – KNM, DSP, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023; Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023)

Hodnotené územie navrhovanej diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, patrí z fytogeografického hľadiska do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu západobeskydskej flóry (*Beschidicum occidentale*) (Futák, 1984).

Potenciálna prirodzená vegetácia predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, pôdných a hydrologických podmienok, keby nebola nijako ovplyvňovaná človekom. Takáto vegetácia reprezentuje rovnovážny stav rastlínstva vo vzťahu k danému prírodnému prostrediu, a porasty s druhovým zložením ktoré je blízke potenciálnej prirodzenej vegetácii tvoria najhodnotnejšie biotopy v území. Potenciálnu prirodzenú vegetáciu v záujmovom území tvoria (Michalko a kol., 1986; Maglocký, 2002:

- U – jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy) z podzväzu *Ulmenion* Oberd. 1953 s dominantnými druhmi brest hrabolitý (*Ulmus minor*), brest väzový (*Ulmus laevis*) a dub letný (*Quercus robur*). Do tejto jednotky sú zahrnuté vlhkomilné a čiastočne mezohygrofilné lesy rastúce na naplaveninách pozdĺž vodných tokov.
- Al – jelšové lesy na nivách podhorských a horských vodných tokov zväzu *Alnion glutinoso-incanae* (Braun-Blanquet 1915) Oberdorfer 1953, *Aegopodio-Alnetum praecarpaticum* Karpáti et Jurko 1961, *Stellario-Alnetum glutinosae* (Mikyška, 1944) Lohmeyer. Prevládajúce stromy a kry v prirodzenom floristickom zložení sú: jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), čremcha strapcovitá (*Prunus padus*), vrbá biela (*Salix alba*), vrbá krehká (*Salix fragilis*), rešetliak prečisťujúci (*Rhamnus catharticus*), bršlen európsky (*Euonymus europaeus*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*)
- C – Karpatské dubovo-hrabové lesy zväzu *Carpinion betuli* Issler 1931 em. Mayer 1937 sa vyskytujú na rôznych podložiach, napr. vulkanické horniny, vápence, dolomity, pieskovce a flyše, spraše a sprašové hliny, náplavy a pod. V prirodzenom floristickom zložení prevláda dub zimný (*Quercus petraea*) a hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), ďalej sa vyskytuje javor poľný (*Acer campestre*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), lipa veľkolistá (*Tilia platyphyllos*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), vtrúsený je aj dub žltkastý (*Quercus dalechampii*), buk lesný (*Fagus sylvatica*), jarabina mukyňová (*Sorbus torminalis*) a i.

Do prirodzenej skladby takmer všetkých rastlinných spoločenstiev v širšom riešenom území v posledných desaťročiach zasiahli vodohospodárske úpravy tokov, výstavba dopravných koridorov, intenzifikácia poľnohospodárstva, a ďalšie antropogénne faktory.

Reálnu vegetáciu tvoria druhy lužných lesov a jelšových lesov na nivách podhorských a horských vodných tokov: topoľ čierny (*Populus nigra*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), dub letný (*Quercus robur*), vrbá biela (*Salix alba*), vrbá krehká (*Salix fragilis*), vrbá purpurová (*Salix purpurea*) a svíb krvavý (*Swida sanguinea*), v bylinnej vrstve rastie kostihoj hlúznatý (*Symphytum tuberosum*), kozonoha hostcova (*Aegopodium podagraria*), žihľava dvojdomá (*Urtica dioica*) a ďalšie. V krovinovom poschodí sa vyskytuje hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), kalina siripútková (*Viburnum lantana*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), baza čierna (*Sambucus nigra*) a iné. Z druhov travinno-bylinných biotopov sa vyskytuje ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), reznáčka laločnatá (*Dactylis glomerata*), ľubovník bodkovaný (*Hypericum perforatum*), skorocel kopijovitý (*Plantago lanceolata*) a iné. Z nepôvodných drevín je častý agát biely (*Robinia pseudoacacia*) a z invázných drevín javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*) a pohánkovec český (*Fallopia x bohemica*).

C.II.7.3 Chránené, vzácne a ohrozené biotopy a druhy**C.II.7.3.1. Druhy chránené v zmysle zákona o OPaK**

Monitoring chránených a ohrozených druhov bol realizovaný počas jedného roka (apríl 2020 – apríl 2021) (Prieskum chránených a ohrozených druhov pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, HBH Projekt, spol. s.r.o., 04/2021). Z prieskumov bolo identifikovaných 21 chránených druhov fauny, ktoré sú uvedené v tabuľke nižšie. Ďalších 8 uvedených v tomto dokumente bolo excerpovaných z relevantných zdrojov. Ich výskyt v predmetnom území nemožno vylúčiť.

V nasledujúcom tabuľkovom prehľade sú uvedené súhrnné výsledky identifikovaných chránených druhov počas vyššie spomenutých prieskumov:

Tab.č. 34 Chránené druhy vyskytujúce sa v riešenom území diaľnice D3

druh		ČZ SR	§170	§EÚ	€/jedinec	poznámka
latinsky	slovensky					
Botanický prieskum						
-	-	-	-	-	-	neidentifikované
Malakologický prieskum						
-	-	-	-	-	-	neidentifikované
Entomologický prieskum						
<i>Cucujus cinnaberinus</i>	plocháč červený	NT	6A	Pr. 4	100,00	-
<i>Bombus terrestris</i>	čmeľ zemný	-	4B, 6B	-	50,00	-
<i>Bombus pratorum</i>	čmeľ lúčny	-	4B, 6B	-	50,00	-
<i>Bombus pascuorum</i>	čmeľ poľný	-	4B, 6B	-	50,00	-
Ichtyologický prieskum						
<i>Sabanejewia balcanica</i>	píž vrchovský	EN	4B, 6A	-	1000,00	-
<i>Hucho hucho</i>	hlavátka podunajská	NT	4B	-	-	excerpovaný
<i>Cottus gobio</i>	hlaváč bieloplutvý	-	4B	Pr. 4	300,00	excerpovaný
Batrachologický prieskum						
<i>Bufo bufo</i>	ropucha bradavičnatá	NT	6B		300,00	
<i>Bufo viridis</i>	ropucha zelená	NT	4B, 6A	Pr. 4	300,00	excerpovaný
<i>Bombina variegata</i>	kunka žltobruchá	NT	4B, 6A	Pr. 4	300,00	excerpovaný
<i>Rana dalmatina</i>	skokan štíhly	LC	4B, 6A	Pr. 4	300,00	excerpovaný
<i>Salamandra salamandra</i>	salamandra škvrnitá	NT	4B, 6B		300,00	excerpovaný
Doplňkový prieskum plazov						
<i>Coronella austriaca</i>	užovka hladká	VU	4B, 6A	Pr. 4	500,00	excerpovaný
<i>Lacerta agilis</i>	jašterica bystrá		6A	Pr. 4	300,00	excerpovaný
Ornitologický prieskum						
<i>Lanius collurio</i>	strakoš obyčajný	LC	4B, 32	Pr. 1	1000,00	
<i>Picus canus</i>	žlna sivá	LC	4B, 32	Pr. 1	2000,00	

druh		ČZ SR	§170	§EÚ	€/jedinec	poznámka
latinsky	slovensky					
<i>Dryocopus martius</i>	tesár čierny	LC	4B, 32	Pr. 1	2000,00	
<i>Ciconia nigra</i>	bocian čierny	LC	4B, 32	Pr. 1	4000,00	
Chiropterologický prieskum						
<i>Eptesicus serotinus</i>	večernica pozdná	DD	6A, 4B	Pr. 4	500,00	
<i>Eptesicus nilssonii</i>	večernica severská	LC	6A, 4B	Pr. 4	500,00	
<i>Myotis daubentonii</i>	netopier vodný	LC	6A, 4B	Pr. 4	500,00	
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	večernica hvízdavá	LC	6A, 4B	Pr. 4	500,00	
<i>Pipistrellus nathusii</i>	večernica parková	DD	6A, 4B	Pr. 4	500,00	
<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	večernica Leachova	DD	6A	Pr. 4	500,00	
<i>Vespertilio murinus</i>	večernica tmavá	NT	6A, 4B	Pr. 4	50 0,00	
Mamaliologický prieskum						
<i>Canis lupus</i>	vlk dravý	NT	6A, 4B	Pr. 4	3000,00	
<i>Lynx lynx</i>	rys ostrovid	EN	6A, 4B	Pr. 4	10000,00	
<i>Ursus arctos</i>	medveď hnedý	NT	6A, 4B	Pr. 4	5000,00	
<i>Lutra lutra</i>	vydra riečna	VU	6A, 4B	Pr. 4	2000,00	

Zdroj: Prieskum chránených a ohrozených druhov pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, HBH Projekt, spol. s r.o., 04/2021

Pozn.:

- € - spoločenská hodnota podľa vyhlášky č. 170/2021, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny
- § 170 - ochrana druhov podľa Prílohy č. 4, Prílohy č. 5 k vyhláške č. 170/2021, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny
- § EÚ - ochrana druhov podľa Prílohy č. 1 Smernice Európskeho parlamentu a rady 2009/147/ES, o ochrane voľne žijúceho vtáctva (smernica o vtákoch),
- - ochrana druhov podľa Prílohy č. 4 Smernice Rady 92/43/EHS, o ochrane prírodných stanovišť, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín
- ČZ SR - druhy zaradené do Červeného zoznamu vtákov Slovenska (Demko, Krištín, Puchala, 2013) podľa kategórie IUCN
- - druhy zaradené do Červeného zoznamu rastlín a živočíchov Slovenska (Baláž D., Marhold K., Urban P., 2001) podľa kategórie IUCN
- - druhy zaradené do Červeného zoznamu výtrusných a kvitnúcich rastlín Slovenska (Eliáš, P. jun., Dítě, D., Kliment, J., Hrivnák, R. & Feráková, 2015) podľa kategórie IUCN
- Kategória ohrozenia podľa IUCN: EX - vyhynutý druh (Extinct); EXW - vyhynutý v prírode (Extinct in the Wild); RE - regionálne vyhynutý (Regional extinct); CR - kriticky ohrozený (Critically Endangered); EN - ohrozený (Endangered); VU - zraniteľný (Vulnerable); NT - takmer ohrozený (Near Threatened); LC - najmenej ohrozený (Least Concern); DD - údajovo nedostatočný (Data deficient); NE - nehodnotený (Not Evaluated); NA - regionálne neprípustný (Not Applicable).

Z flóry neboli v trase stavby zaznamenané žiadne chránené, či ohrozené druhy, avšak ich prítomnosť sa nedá vylúčiť. V prípade nálezu chránených druhov rastlín, ako aj živočíchov počas výstavby, stavebník nález ihneď ohlásí stavebnému úradu a orgánu štátnej ochrany prírody (§127 Zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (stavebný zákon). Pre stavbu D3 Žilina - Kysucké Nové Mesto je v takomto prípade nálezu chráneného druhu priamo na stavbe možno podľa zákona č. 543/2002 z. z. (§40, ods. 3, pís. c) udeliť výnimku z podmienok ochrany chránených druhov, vybraných druhov rastlín a vybraných druhov živočíchov, ak sa výnimka nevzťahuje na druhy voľne žijúcich vtákov.

C.II.7.3.2. Biotopy chránené v zmysle zákona o OPaK

(vypracované na podklade Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, Mgr. M. Barlog, 2023)

Prieskumy biotopov v trase navrhovanej diaľnice D3 boli tiež súčasťou projektovej dokumentácie stavby v ostatných rokoch. Pri charakteristike biotopov vychádzame z najaktuálnejšieho prieskumu, vykonaného k projektovej dokumentácii na stavebné povolenie v roku 2023 (Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, Mgr. M. Barlog, 2023), ktorá predstavuje prílohu č. 5 predkladanej správy. Prieskum priniesol odlišné výsledky oproti už v minulosti vykonaným prieskumom inými mapovateľmi. Z hľadiska výsledkov je podstatné použitie predpísanej metodiky - metodické listy „Mapovanie lesných biotopov“ (ŠOP SR, jún 2013) (ďalej len „metodika“) a „Metodika mapovania nelesných biotopov“ (ŠOP SR, január 2014), ako aj Katalóg biotopov Slovenska (Stanová, Valachovič, 2002). Prieskum bol vykonaný vo vhodnom období (07/2023) dlhoročným skúseným pracovníkom ochrany prírody. Zistené odlišnosti sú analyzované a biotopy porovnané v spomínanej Inventarizácii biotopov.

V trase navrhovanej stavby diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto boli identifikované biotopy európskeho významu:

- Ls1.1 Vrbovo – topoľové nížinné lužné lesy (*91E0)
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)
 - Br6 Brehové porasty devätsilov (6430) mapované v komplexe s biotopom Kr9.

a biotopy národného významu:

- Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek

Ls1.1 Vrbovo – topoľové nížinné lužné lesy (*91E0)

V sprievodnom poraste rieky Kysuca sa vyskytuje jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrbá biela (*Salix alba*), vrbá krehká (*Salix fragilis*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), javor poľný (*Acer campestre*), brest väzový (*Ulmus laevis*), topoľ čierny (*Populus nigra*), čremcha (*Padus avium*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), baza čierna (*Sambucus nigra*), vrbá purpurová (*Salix purpurea*), lieska obyčajná (*Corylus avellana*).

Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)

Biotop sa vyskytuje od vlhkých stanovišť až po suchšie stanovišťa v teplejších oblastiach. V rámci okresu Kysucké Nové Mesto sa vyskytuje roztrúsene. V druhovom spektre sa vyskytovali: Najčastejšie sa vyskytujúce druhy tráv sú ovsík obyčajný (*Arrhenatherum elatius*), kostrava lúčna (*Festuca pratensis*), reznáčka laločnatá (*Dactylis glomerata*) a trojštet žltkastý (*Trisetum flavescens*). K najčastejším bylinám prítomným na väčšine lokalít patrili šalvia lúčna (*Salvia pratensis*), ľadenec rožkatý (*Lotus corniculatus*), štrkáč menší (*Rhinanthus minor*), púpavec srstnatý (*Leontodon hispidus*), púpavec jesenný (*Leontodon autumnalis*), ďatelina lúčna (*Trifolium pratense*), ďatelina plazivá (*Trifolium repens*), margaréta biela (*Leucanthemum vulgare* agg.), zvonček konárstý (*Campanula patula*), rebríček obyčajný (*Achillea millefolium* agg.), túžobník obyčajný (*Filipendula vulgaris*).

Br 6 Brehové porasty devätsilov (6430)

Biotop tvoria porasty na ľavom brehu rieky Kysuce v blízkosti čerpacej stanice pohonných látok, aj na štrkových laviciach v toku rieky v uvedenom úseku. V porastoch prevláda devätsil lekárske (*Petasites hybridus*), z ďalších druhov sa vyskytuje kozonoha hostcova (*Aegopodium podagraria*), pakost hnedočervený (*Geranium phaeum*), slezinovka striedavolistá (*Chrysosplenium alternifolium*), prvosenka vyššia (*Primula elatior*) a ďalšie.

Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd

Biotop tvoria líniové porasty pozdĺž oboch brehov rieky Kysuca, kde prevládajú krovinaté vrby. Porasty sa nachádzajú aj na štrkových laviciach v rieke. Z drevín sú prítomné: vrbá purpurová (*Salix purpurea*), vrbá krehká (*Salix fragilis*), vrbá trojtyčinková (*Salix triandra*), jelša sivá (*Alnus incana*) a ďalšie druhy rastlín.

C.II.7.3.3. Mokrade chránené v zmysle zákona o OPaK

(vypracované na podklade Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, Mgr. M. Barlog, 2023)

V zmysle čl. 1 Dohovoru o mokradiach majúcich medzinárodný význam, najmä ako biotopy vodného vtáctva, ktorý bol dojednaný 2. februára 1971 v iránskom Ramsare, mokradami sa o. i. rozumejú územia s močiarimi, slatinami, rašeliniskami a sladkými vodami prirodzenými alebo umelými, trvalými alebo dočasnými, stojatými aj tečúcimi. V zmysle § 2 ods. 2 písm. g) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov sa považuje za mokraď územie s močiarimi, slatinami alebo rašeliniskami, vlhká lúka, prírodná tečúca voda a prírodná stojatá voda vrátane vodného toku a vodnej plochy s rybníkmi a vodnými nádržami.

V trase navrhovanej stavby diaľnice sa vyskytujú mokrade v zmysle definície podľa zákona. V prvom rade je to samotná rieka Kysuca, každý dotknutý vodný tok s brehovými porastmi, ale aj podmáčané plochy so sprievodným porastom. V zmysle Inventarizácie biotopov európskeho a národného významu boli mokrade zmapované celkovo na ploche 439 243 m².

Podľa § 6 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z. z. na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu zasypávaním, odvodňovaním, ťažbou trstia, rašeliny, bahna a riečneho materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody okrem vykonávania týchto činností správcom vodného toku v súlade s osobitným predpisom (§ 48 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)).

C.II.7.4 Významné migračné koridory živočíchov

(vypracované na podklade: Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy v rámci projektu TRANSGREEN, ŠOP SR Banská Bystrica 06/2019, Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020))

Územie Kysuckých Beskyd a Kysuckej vrchoviny patrí k oblastiam s vysokým podielom lesov a s jadrovým výskytom veľkých šeliem, ktoré z tejto oblasti migrujú do Poľska, alebo do javorníckej časti a následne do Českej republiky.

Migráciu veľkých šeliem smerom na západ komplikujú prirodzené a antropogénne bariéry. Prirodzenou bariérou je rieka Kysuca. Antropogénne bariéry predstavuje najmä dopravná infraštruktúra – cestná aj železničná, ktoré prebiehajú na mnohých miestach súbežne. Jednou z hlavných bariér v území je cesta I/11, ktorá prepája Žilinu – Čadcu – Svrčinovec a diaľnica D3 v sprevádzkovaných úsekoch. Ďalšou výraznou líniovou bariérou je železničná trať č. 127, ktorá prepája Žilinu s Čadcou a Mosty u Jablunkova. Úsek trate medzi Čadcou a Krásnom nad Kysucou patrí k dvom miestam s najvyššou mortalitou živočíchov v tejto oblasti.

V roku 2020 bola vypracovaná Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020)

V rámci Migračnej štúdie boli riešené kategórie živočíchov:

- Živočíchy kategórie **A** (jeleň lesný, medveď hnedý, rys ostrovid, vlk dravý)
- Živočíchy kategórie **B** (diviak lesný, srnec lesný, zajac poľný)
- Živočíchy kategórie **C** (bobor európsky, mačka divá, vydra riečna, jazvec lesný, líška hrdzavá, kuna skalná, kuna lesná, šakal zlatý)
- Živočíchy kategórie **D** (oboživelníky, plazy, drobné cicavce (chrček poľný, syseľ pasienkový, veverica obyčajná, jež bledý, plch))
- Živočíchy kategórie **F** (vtáky, netopiere)

Na základe dostatočnej literatúry a overenia v teréne boli v hodnotenom úseku plánovanej diaľnice D3 identifikované **migračné profily „Povina“, „Kysucké Nové Mesto“, „Oškerda“ a „Kysucká brána“**.

Migračný profil „Povina“ je identifikovaný na základe dlhodobých údajov a mapovaní v rámci viacerých projektov, štúdií a činností rôznych organizácií (ŠOPSR, Hnutí Dúha, HBH Projekt, o.z. Karpatská divočina). V rámci prieskumu pre potreby migračnej správy bol východne od profilu v stúpaní na hrebeň vrchu Pleš viacnásobne fotopascou zachytený migrujúci jedinec medveďa aj vlka. Najbližšie k údoliu a k plánovanej diaľnici D3 bol migrujúci vlk v tomto koridore zachytený fotopascou iba 100 m od cesty I/11 (05.05.2020). Zároveň dôležitosť profilu zvýrazňuje prítomnosť prvku RÚSES ZA - NRBk3c Biokoridor nadregionálneho významu prepojenie Veľký Javorník – Kysucké Beskydy. Zachovanie priechodnosti tohto profilu je kľúčový predpoklad zaistenia komunikácie medzi populáciami živočíchov v širšom území a nadväzujúcich území európskeho významu, v ktorých sú predmetom ochrany aj európsky významné druhy veľkých šeliem.

Migračný profil „Kysucké Nové Mesto“ je identifikovaný na základe križovania, resp. súbehu s nadregionálnym biokoridorom vedeným v RÚSES ZA/CA ako NRBk II Kysuca – Čierňanka. Jedná sa síce o hydrický biokoridor, ale funkčne je vedený aj ako prepojenie niekoľkých terestrických biokoridorov. Tiež v rámci prieskumu pre potreby tejto migračnej správy boli zaznamenané migrácie živočíchov v tomto biokoridore severným aj južným smerom.

Brehové porasty rieky Kysuca vytvárajú dostatočné podmienky pre migráciu veľkých, aj stredných cicavcov. Z tohto charakteru však nemožno profil definovať ako zachovanie prepojenia orografických celkov, či území sústavy Natura 2000. Profil odráža prepojenie jednotlivých častí krajiny a z hľadiska migrácií má lokálny význam.

Migračný profil „Oškerda“ identifikovaný na základe údajov z aktualizácie koridorov v rámci projektu Interreg (Krojerová a kol. 2019). Zároveň je koridor vedený aj ako prvok ÚSES v rámci územného plánu Kysuckého Nového Mesta ako „migračný koridor veľkých šeliem“. Podľa vlastného terénneho prieskumu je však tento profil v súčasnosti problematický iba na ceste I/11, kde sa živočíchy dostávajú do tesnej blízkosti telesa cesty a môžu vznikať kolízne situácie. Zo západnej strany prevládajú obmedzujúce prvky a koridor nie je funkčný, najmä pre živočíchy kategórie A. Priechodnosť tohto prvku ÚSES tak bude riešený južnejšie s využitím navádzajúcej brehovej vegetácie potoka Neslušanka.

Migračný profil „Kysucká brána“ je identifikovaný na základe dlhodobých údajov a mapovaní v rámci viacerých projektov, štúdií a činností rôznych organizácií (ŠOPSR, Hnutí Duha, HBH Projekt, o.z. Karpatská divočina). Zároveň dôležitosť profilu zvýrazňuje prítomnosť prvkov RÚSES ZA - NRBc2 Biocentrum nadregionálneho významu Ľadonhora - Brodnianka. V Kysuckej Bráne sa časti biocentra dostávajú tak blízko k sebe, že ich nespája biokoridor, ale dotýkajú sa. Plánovaná D3 v tomto úseku by fragmentovala samotné biocentrum, ktoré je významným refúgiom aj veľkých šeliem. Zároveň súčasťou tohto biocentra je aj ÚEV Ľadonhora, v ktorom sú predmetom ochrany práve všetky tri druhy veľkých šeliem.

Na privádzači Kysucké Nové Mesto bol identifikovaný **migračný profil „Sihot“** na základe jeho križovania s nadregionálnym biokoridorom NRBk II Kysuca – Čierňanka. Hydrický biokoridor je funkčne vedený aj ako prepojenie niekoľkých terestrických biokoridorov. Brehové porasty rieky Kysuca vytvárajú dostatočné podmienky pre migráciu veľkých aj stredných cicavcov. Profil odráža prepojenie jednotlivých častí krajiny a z hľadiska migrácií má lokálny význam.

Širšie okolie plánovanej diaľnice D3 predstavuje vhodné prostredie pre **živočíchy kategórie A**. Všetky tri druhy veľkých šeliem (medveď hnedý, vlk dravý a rys ostrovid) sa v tomto území historicky, aj recentne, nachádzajú o čom svedčia viaceré dostupné údaje, aj údaje zozbierané vlastným zberom pre potreby migračnej štúdie. Vzhľadom na dostupnosť vstupných údajov hodnotiacich význam územia (Migračná štúdia HBH projekt, Connectgreen HSM), aj k exaktnému preukázaniu prítomnosti všetkých troch druhov veľkých šeliem s preukázateľným migrovaním cez údolie rieky Kysuca, je možné stanoviť interval MPEA od 0,9 po 1,0 (v závislosti od migračného profilu). Takto vysoký migračný potenciál reprezentuje nadregionálne migračné prepojenie (dokumentované migrácie šeliem rádovo v desiatkach kilometrov) a zároveň vhodnosť okolitého prostredia pre výskyt živočíchov kategórie A (hornaté, lesnaté prostredie s nízkymi rušivými vplyvmi).

Všeobecne možno konštatovať, že migrácie živočíchov skupiny A prebiehajú v smere sever – juh pozdĺž rieky Kysuca a v smere západ-východ v posledných nezastavaných úsekoch údolia rieky Kysuca. Tento fyzicky aktuálny stav vystihujú aj prvky RÚSES, rovnako z pohľadu hydrických, aj terestrických, biokoridorov.

Živočíchové kategórie B sú biotopovo, aj migračne, menej náročné na kvalitu prostredia v porovnaní s cicavcami v kategórii A. Kategória B jednoduchšie preniká a využíva aj ostatné časti krajiny, kde sú mierne rušivé ľudské vplyvy – živočíchové tejto kategórie sa dostávajú bližšie k ľudským obydliam a využívajú vo väčšej miere aj poľnohospodársku krajinu ako živočíchové kategórie A. Všeobecne možno konštatovať, že migrácie živočíchov skupiny B prebiehajú v smere sever – juh pozdĺž rieky Kysuca a v smere západ-východ v posledných nezastavaných úsekoch údolia rieky Kysuca.

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

Základným typom migrácie pre **živočíchové kategórie C** je lokálna migrácia, ktorá zahŕňa cesty medzi zdrojmi potravy, vodou a rôznymi časťami obývaného teritória. Počítať je nutné tiež s migráciami osamostatňujúcich sa mláďat, ktoré hľadajú nové voľné teritória. Pri miestnych populáciách je možné očakávať adaptáciu na konkrétne podmienky. Tieto druhy nie sú príliš citlivé na rušivé antropogénne vplyvy, vyskytujú sa i v blízkosti mestských aglomerácií a priemyselných objektov. Vydra je svojim spôsobom života odlišná od ostatných druhov tejto kategórie. Okrem vyššie uvedenej lokálnej migrácie, migrujú tiež dospelí samci, ktorí sa často presúvajú na veľmi dlhé vzdialenosti. Dôležitým rysom týchto migrácií je prevažujúca väzba na vodné toky.

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

Obojživelníky sú skupinou **živočíchov kategórie D**, ktoré ku svojmu rozmnožovaniu potrebujú vodu, v ktorej sa vyvíjajú vajíčka a larvy. Miesta rozmnožovania a ťahové cesty sú pre obojživelníky rovnaké počas rokov. Smer ťahu neovplyvňuje ani započatá výstavba komunikácie. Veľmi nebezpečné sú pre obojživelníky komunikácie v tesnej blízkosti vodných plôch ako miesta ich rozmnožovania. V etape aktívnej sezóny pri obojživelníkoch rozoznávame nasledovné typy migrácií:

- jarný ťah dospelých jedincov zo zimovísk na reprodukčné vodné lokality - jedná sa o masovú migráciu v krátkom časovom období; v závislosti od druhu, nadmorskej výšky a klímy migrujú obojživelníky k miestam rozmnožovania od polovice februára do konca marca;
- spiatocný ťah z reprodukčných lokalít na suchozemské lokality - je rozložený do dlhšieho obdobia pričom jeho začiatok sa stretáva s koncom migrácie na mieste reprodukcie a trvá až do jesene. Istá časť jedincov ostáva v bezprostrednej blízkosti rozmnožovania;
- ťah nových metamorfovaných jedincov - malé žabky sa vydávajú na migráciu, ktorá prebieha u jednotlivých druhov rôzne; skokan hnedý a ropucha bradavičnatá tvorí tisícové masové ťahy;
- jesenný ťah z letných stanovišť na zimoviská - prebieha nepravidelne od polovice augusta do jesene, viditeľný je za daždivých nocí a po dlhšom suchu;
- nepravé ťahy - jedná sa o pohyb za potravou;

V dotknutom území sa nenachádzajú významné migračné ťahy obojživelníkov.

Živočíchové kategórie F (vtáky, netopiere)

Vtáky, **živočíchové kategórie F**, využívajú údolia riek na migráciu predovšetkým ako sekundárny smer ťahu (primárny ťah medzi hniezdiskom a zimoviskom nebýva priamočiary ale modifikovaný geomorfologickými pomermi – sekundárny ťah). Dĺžka migračnej trasy je u rôznych druhov vtákov rôzna. Podľa toho migrujúce druhy rozdeľujeme na migranty s dlhou ťahovou cestou a druhy s krátkou ťahovou cestou.

Predpokladáme, že rieka Kysuca je migračným (temporálnym) koridorom viacerých druhov netopierov ako napr. netopier vodný (*Myotis daubentonii*), večernica hvízdavá (*Pipistrellus pipistrellus*), večernica parková (*Pipistrellus nathusii*).

C.II.8 Krajina

C.II.8.1 Štruktúra krajiny

Súčasná štruktúra krajiny je výsledkom dlhodobého historického vývoja. Odráža využitie prírodnej krajiny človekom. Výsledkom takéhoto antropického pôsobenia v krajine je vznik poloprirodzených a umelých prvkov, ktoré spolu s prírodnými prvkami dotvárajú celkovú mozaiku súčasnej krajinnej štruktúry. Plošný rozsah a fyziognómia prvkov súčasnej krajinnej štruktúry závisia od funkcie, ktorú v krajine plnia. V súčasnej krajinnej štruktúre sledovaného územia vystupujú nasledovné prvky :

- súvislé lesné porasty
- orná pôda,
- trvalé trávne porasty,
- nelesná stromová a krovitá zeleň,
- vodné toky a vodné plochy,
- poľnohospodárske prvky,
- priemyselné prvky,
- sídelné prvky,
- záhradkárske osady,
- energovody a produktovody,
- dopravné prvky,
- rekreačno – oddychové, športové a kultúrno – historické objekty.

C.II.8.2 Scenéria krajiny

Morfologické štruktúry, typické pre krajinu Kysúc tvoria široké, plocho modelované chrbty vrchoviny, ktoré sú rozrezané úzkymi korytami horských tokov v tvare písmena V, hlboko sa zarezávajúcich do podkladu. Medzi významné krajinné prvky, ktoré tvoria charakteristický vzhľad krajiny, patria rozľahlé lesné porasty, prevažne smrekové. Významnou, a pre Kysuce typickou krajinnou štruktúrou, je charakter osídlenia. Osídlenie v alúviách vodných tokov tvoria súvislé dlhé úzke pásy. Druhou formou sú kopaničiarske sídla (lazy, kopanice) rozptýlené po celej krajine. Sú to skupinky domov a hospodárskych stavieb, z ktorých sú najcennejšie pôvodné zachovalé drevenice. Okolie týchto sídiel tvorí poľnohospodárska pôda, terasovaná do vrstevnicových políček a lúk. Práve mozaiky kopaníc, poľnohospodárskych terás a lesa patria k opakujúcim sa typickým významným prvkom Kysúc.

Záujmové územie predstavuje kultúru krajinu s vysokým stupňom antropogénnej premeny. Krajinnú mozaiku tvoria prvky nesúvislej a súvislej sídelnej zástavby, priemyselné, obchodné a dopravné areály, cestná a železničná sieť spolu s plochami statickej dopravy, plochy služieb a infraštruktúry, areály skládok, areály sídelnej zelene, parkovo upravené plochy, orná pôda, areály športu a zariadení voľného času, edukačné zariadenia, lesy, kroviny, trávové porasty a vodné toky.

Údolie rieky Kysuca od Čadce po Rudinku predstavuje prirodzenú prírodnú líniu, modelovanú riekou Kysuca. Ide o územie, ktoré je až na pár výnimiek, súvisle urbanizované s paralelným vedením dopravných komunikácií (železničná trať, cesta I/11, budúca diaľnica D3).

C.II.8.3 Krajinný obraz

Na formovaní krajinného obrazu dotknutého územia a jeho okolia sa podieľajú tak prírodné prvky (reliéf, porasty vegetácie), ako aj antropogénne prvky (zástavba). Hlavným limitujúcim faktorom vo vizuálnom vnímaní krajiny je reliéf, ktorý určuje mieru výhľadov a rozsah videného krajinného priestoru. Prvky krajinnej štruktúry určujú estetický potenciál pozorovaného priestoru a môžu ho zároveň aj vizuálne bariérovo ovplyvňovať.

V posudzovanom území sa línia nového antropogénneho objektu tiahne nivou rieky Kysuca, čiže reliéf umožňuje z viacerých smerov dobrý výhľad na tento objekt. Z hľadiska konštrukcie stavby je evidentné, že diaľnica D3 bude vizuálne nápadnejšia v porovnaní s nulovým variantom. Z pohľadu od obce Radoľa a od Budatínskej Lehoty bude nový diaľničný objekt, dominantná mostná estakáda, tvoriť primárne predpolie krajinného obrazu, v pozadí ktorého sa budú vynímať vizuálne dominanty Kysuckého Nového Mesta, napr. komíny, individuálne stojace, bytové domy, sídlisková zástavba a pod.. Krajina

posudzovaného územia má prvky prírodnosti, ale v zásade ide o výrazne antropogénne ovplyvnené územie, ktoré je v kontaktnej zóne so sídlami, priamo so zastavaným územím. Výrazne pozitívne a vizuálne atraktívne prvky krajinného obrazu predstavujú okolité pohoria s Kysucou a jej brehovými porastmi. Kysuca je zároveň hlavnou prírodnou osou dotknutého územia.

Obraz krajiny je vnímaný rôznorodo, v závislosti od miesta pozorovania scenérie. Diaľnica D3 bude predstavovať nový, dobre pozorovateľný objekt v rámci krajinného obrazu. Tento objekt bude viditeľný z väčšiny pozorovacích bodov. Akurát z pozorovacích bodov, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti objektov plniacich funkciu vizuálnej bariéry (napr. vegetačné porasty, budovy a i.) nebude diaľnica viditeľná.

Napriek tomu, že do krajiny bude začlenený nový prvok antropogénneho pôvodu, nie je možné deklarovať jednoznačne, že sa zníži atraktivita krajinného obrazu. Z mnohých štúdií a odpovedí respondentov pozorujúcich krajinný obraz vieme (Paudišová, 2010), že nové krajinné prvky môžu na pozorovateľov pôsobiť aj veľmi pozitívne, ľudia takéto objekty a dominanty v krajine vnímajú ako spostenie krajinného obrazu. Pri začleňovaní takýchto prvkov do krajiny je odporúčané aplikovať na antropogénne objekty farby blízke okolitému prostrediu. Variabilne bude možné riešiť protihlukové steny. Sivá farba betónu stavebných objektov je považovaná za nenápadnú, za zhoršených klimatických podmienok (dážď, hmla, znížené množstvo slnečného svitu a pod.) dobre splýva s okolím.

C.II.9 Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma

C.II.9.1 Národná sieť chránených území (podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny)

Posudzované územie sa nachádza v kompetencii Správy NP Malá Fatra (od Žiliny po obec Oškerda) a Správy CHKO Kysuce (cca od obce Oškerda po koniec úseku v k.ú. Kysucký Lieskovec).

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 - územie predstavuje významný geologický profil, ktorý vznikol zarezávaním rieky Kysuce do súvrstvia bradlového pásma. Dôvodom ochrany je vedecký význam profilu ako typického územia pre poznanie bradlového pásma Západných Karpát. Výmera chráneného územia je 6 120 m². V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma (v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z.), ktoré predstavuje územie 60 m von od hranice PP platí 3. st. ochrany. Chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca.

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.

Najbližšími maloplošne chránenými územiami sú:

Prírodná rezervácia Brodnianka - územie tvoria svetlé a tmavé vápence, miestami vápnité bridlice. Z porastov tu prevládajú bučiny, na severných svahoch s výskytom smreka a jedle, na sutinách s javormi, brestom horským a jaseňom. Na južných expozíciách sa vyskytuje hrab s ojedinelým dubom zimným. Výmera chráneného územia je 259 400 m², výmera ochranného pásma je 333 000 m². V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma 4. st. ochrany. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 80 m od hranice OP.

Prírodná rezervácia Rochovica - PR bola vyhlásená za účelom ochrany teplomilných spoločenstiev jednej z najsevernejších lokalít na Slovensku a významných vývojových štádií na vápencových skalách Kysuckej vrchoviny. Výmera chráneného územia je 315 800 m². V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma (32 000 m²), platí 4. st. ochrany. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 35 m od hranice CHÚ.

Prírodná rezervácia Ladonhora - PR vyhlásená v roku 1993 za účelom zachovania prirodzených vápencových typologicky pestrých lesných spoločenstiev v oblasti Kysuckej vrchoviny s možnosťou štúdia ekologickej a geografickej variability i porovnania s okolitým vegetačným krytom na flyšovom podklade. Severná hranica rozšírenia teplomilných elementov. Rozloha rezervácie je viac ako 28 hektárov. Rezervácia podlieha 5. stupňu ochrany. Od stavby objektov diaľnice D3 je chránené územie vzdialené min 2580 m.

Najbližším veľkoplošne chráneným územím je **Chránená krajinná oblasť Kysuce**, ktorej hranica je od konca úseku stavby D3 vzdialená vyše 7,5 km.

C.II.9.2 Európska sieť chránených území (Natura 2000)

Sústavu Natura 2000 tvoria:

- chránené vtáčie územia,
- územia európskeho významu.

Projekt diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy Natura 2000, ani do navrhovaných lokalít Natura 2000.

Primerané hodnotenie vplyvu zámeru „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na sústavu Natura 2000“ (Príloha č. 6 SoH, M. Zuskinová, 2023) vyhodnotilo vzhľadom k tomu, že na predmetný úsek D3 nadväzujú ďalšie dva pripravované diaľničné úseky D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, nasledujúce územia Natura 2000 ako dotknuté navrhovanou stavbou, nakoľko je tu predpoklad ovplyvnenia kumuláciou vplyvov s projektmi nadväzujúcich úsekov:

- **SKÚEV0834 Ladonhora/navrhované rozšírenie SKÚEV0834** - 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 SKÚEV.
- **SKÚEV0833 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 SKÚEV.
- **SKÚEV0256 Strážovské vrchy** - predmetom ochrany je 20 lesných a nelesných biotopov, 5 druhov rastlín a 18 druhov živočíchov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 8,6 km juhozápadne od hranice SKÚEV.
- **SKÚEV0288 Kysucké Beskydy** - predmetom ochrany je 12 lesných a nelesných biotopov, 3 rastlinné druhy a 11 druhov živočíchov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 9,9 km východne od hranice SKÚEV.
- **SKÚEV2288 Kysucké Beskydy** - predmetom ochrany sú 4 biotopy (lúčne, trávne, lesné, vodné), 1 rastlinný druh, 2 druhy obojživelníkov a 4 druhy cicavcov vrátane veľkých šeliem. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 14,4 km východne od hranice SKÚEV.
- **SKÚEV0252 Malá Fatra** - predmetom ochrany je 28 lesných a nelesných biotopov, 7 druhov rastlín a 18 druhov živočíchov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 12,0 km východne od hranice SKÚEV.
- **SKÚEV0642 Javornický hrebeň** - predmetom ochrany ochrany je 7 lesných a nelesných biotopov a 9 druhov živočíchov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 27,1 km západne od hranice SKÚEV.

- **SKÚEV0657 Malý polom** - predmetom ochrany sú 4 lesné biotopy, 1 rašelinný biotop, 1 druh obojživelníka a 3 druhy cicavcov (veľké šelmy). Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 22,0 km severozápadne od hranice SKÚEV.
- **SKÚEV0251 Zázrivské lazy** - predmetom ochrany je 16 lesných a nelesných biotopov, 3 druhy rastlín a 9 druhov živočíchov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 22,2 km východne od hranice SKÚEV.
- **SKCHVÚ028 Strážovské vrchy** - predmetom ochrany sú hniezdiská 20 chránených druhov vtákov a hniezdne a potravné biotopy 2 druhov vtákov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 8,7 km južne od hranice CHVÚ.
- **SKCHVÚ013 Malá Fatra** - predmetom ochrany sú hniezdiská 21 chránených druhov vtákov a hniezdne a potravné biotopy 2 druhov vtákov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 11,8 km východne od hranice CHVÚ.

Primerané hodnotenie identifikovalo, ako dotknuté územia Natura 2000, aj územia mimo Slovenskej republiky, a to nasledujúce územia nachádzajúce sa v ČR a Poľsku:

- **CZ0724089 UVL Beskydy (UEV)** - predmetom ochrany je 18 lesných a nelesných biotopov a 13 druhov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 20,0 km západne od hranice chráneného územia.
- **CZ0811022 PO Beskydy (CHVU)** - predmetom ochrany je 10 druhov vtákov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 23,0 km severozápadne od hranice chráneného územia.
- **PLH240006 SCI Beskid Żywiecki (UEV)** - predmetom ochrany je 19 biotopov a 19 druhov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 15,0 km severovýchodne od hranice chráneného územia.
- **PLH240005 SCI Beskid Śląski (UEV)** - predmetom ochrany je 16 lesných a nelesných biotopov a 18 druhov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 25,0 km severne od hranice chráneného územia.
- **PLB240002 SPA Beskid Żywiecki (CHVU)** - predmetom ochrany je 15 druhov vtákov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 15,0 km severovýchodne od hranice chráneného územia.

Predmety ochrany v dotknutých územiach siete Natura 2000 na území SR, ČR a Poľska sú podrobne popísané v Prílohe č. 6 SoH, Primerané hodnotenie vplyvu zámeru Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na sústavu Natura 2000, M. Zuskinová, 2023).

*- označenie prioritných biotopov

C.II.9.3 Medzinárodná sieť chránených území

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Taktiež nie je v prekryve s regionálne a lokálne významnými mokraďami uvedenými v prehľade mokradí na stránke ŠOP SR. (<http://www.sopsr.sk/cinnost/biotopy/mokrade/MokrSlov/prehladokresy.htm>)

C.II.9.4 Chránené stromy

Predmetná stavba diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto nie je v dotknutom území v kolízii so žiadnym chráneným stromom.

C.II.10 Územný systém ekologickej stability

(vypracované na podklade: Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Kysucké Nové Mesto, SAŽP, 2020; Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Žilina, SAŽP, 2020)

V roku 2020 prebehla aktualizácia RÚSES okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto.

Podľa aktualizácie prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto sa v okolí posudzovanej lokality nachádzajú nasledujúce prvky ÚSES (biocentrá, biokoridory, genofondové lokality):

Tab.č. 35 Prvky ÚSES identifikované v riešenom území diaľnice D3

okres	názov	Popis lokality
Žilina; Kysucké Nové Mesto	NRBc1 Ľadonhora – Brodnianka	komplexy listnatých a zmiešaných bukových a jedľovo-bukových, polosutinových a javorovo-lipových sutinových lesov s výskytom národne významných druhov rastlín. Vyskytujú sa tu vzácne teplomilné druhy, ktoré tu dosahujú jedno z najsevernejších rozšírení v SR.
Žilina; Kysucké Nové Mesto	NRBk1 Rieka Kysuca (v RÚSES ZA NRBk2)	hydricko-terestrický biokoridor; Jedná sa o zachovalé ekosystémy rieky Kysuce, dobre vyvinuté brehové porasty jelšovovrbové lužné lesy. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov.
Kysucké Nové Mesto	NRBk2 Veľký Javorník – Kysucké Beskydy	Terestrický biokoridor, mozaika lesných a nelesných porastov, vysoká biodiverzita, umožňuje prechod všetkým skupinám živočíchov.
Kysucké Nové Mesto	RBc2 Škorča - Tábor	lesné komplexy ihličnatých a zmiešaných lesov, zvyšky aluviálnych porastov, slatinné lúky, v hrebeňových polohách prieluky a mokrade.
Kysucké Nové Mesto	RBk1 Klubina – Chotárny kopec	terestrický biokoridor tvorený lesnými a mozaikovitými spoločenstvami. Umožňuje pohyb terestrických a semiterestrických živočíchov.
Kysucké Nové Mesto	RBk3 Neslušské vrchy - Malý Vreť	hydricko-terestrický biokoridor tvorený riekou Neslušanka, vodnou nádržou na Neslušanke, lesnými a mozaikovými spoločenstvami. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov.
Kysucké Nové Mesto	RBk5 Prepojenie Brodnianka - Krivánska Fatra	terestrický biokoridor významný z hľadiska šírenia druhov fauny. Biokoridor vedie lesnými a lúčnymi spoločenstvami s NDV mimo zastavané územie obcí.
Žilina	GL8 Kysuca	zachovalé ekosystémy rieky Kysuce, dobre vyvinuté brehové porasty jaseňovo-jelšových podhorských lužných lesov
Žilina; Kysucké Nové Mesto	GL9 Rochovica (v RÚSES KNM GL54)	biotopy lesných spoločenstiev bučín, drienňových bučín a lipových bučín. Vyskytujú sa tu teplomilné druhy na severnej hranici ich rozšírenia. Súčasťou GL je PP Kysucká brána.
Žilina; Kysucké Nové Mesto	GL10 Lužný les pri Rudinke (v RÚSES KNM GL42)	predmetom ochrany sú zvyšky aluviálnych porastov Kysuce, biotop ohrozených druhov živočíchov.
Žilina; Kysucké Nové Mesto	GL11 Brodnianka (v RÚSES KNM GL55)	bučiny s ojedinelým dubom zimným (<i>Quercus petraea</i>) na severnej hranici svojho rozšírenia a cenné nelesné spoločenstvá.
Kysucké Nové Mesto	GL6 Horné vežiská	Slatinné lúky Ra6, podmáčané lúky Lk6, porasty vyšších ostríc Lk10.
Kysucké Nové Mesto	GL9 Aluviálne podsvahové mokrade Hôrky	Komplex biotopov Psiarkové aluviálne lúky Lk7 a Zaplavované travinné spoločenstvá Lk9, fragmenty biotopov Vrbové kroviny stojatých vôd Kr8 s charakteristickými bočníkovými vrúbami.
Kysucké Nové Mesto	GL14 Mokrad' pri Kysuci	Mokradňové spoločenstvá s výskytom vzácných a ohrozených druhov obojživelníkov a plazov, cicavcov.
Kysucké Nové Mesto	GL15 Alúvium Kysuce	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy Ls 1.3 a Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach Lk5 spolu s mokradami, kde sa nachádza biotop Trstinové spoločenstvá mokradí Lk11 ako dôležitý habitat pre chránenú faunu (obojživelníky), aj flóru slatinných a podmáčaných lúk.

okres	názov	Popis lokality
Kysucké Nové Mesto	GL19 Aluviálne porasty pod Škorčou	Komplex aluviálnych lúk a podmáčaných lúk, (Lk7, Lk6), slatinných lúk (Ra6) pri potoku podhorských jelšín Ls 1.3 a krovitých vrbín Kr8. Lúčne porasty pri železničnej trati bývajú v jarnom období zaplavené.
Kysucké Nové Mesto	GL38 Medzi Vretními	Ohrozené živočíchy potočného alúvia v biotope Ls1.3, lesných remízok a lúk v bočnom údolí.

Zdroj: Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Kysucké Nové Mesto, SAŽP, 2020; Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Žilina, SAŽP, 2020

Pozn.: NRBc – Nadregionálne biocentrum; NRBk – Nadregionálny biokoridor; RBc – Regionálne biocentrum; RBk – Regionálny biokoridor; GL – Genofondová lokalita

Významné migračné koridory sú popísané v kap. C.II.7.4 Významné migračné koridory živočíchov.

C.II.11 Obyvateľstvo

C.II.11.1 Demografické údaje

Riešený úsek diaľnice D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto sa nachádza v Žilinskom kraji, v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto.

Okres Žilina je okres v Žilinskom kraji. Má rozlohu 815,08 km², žije tu 161 052 obyvateľov a priemerná hustota zaľudnenia je 198 obyvateľov na km² (údaje k 31. 12. 2021). Správne sídlo okresu je krajské mesto Žilina. Do okresu patrí 53 obcí, z toho tri so štatútom mesta (Žilina, Rajec, Rajecké Teplice).

Riešený úsek diaľnice D3 prechádzajúci okresom Žilina je v dotyku s mestkými časťami krajského mesta Žilina (Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno). V tabuľke uvádzame prehľad základných charakteristík mesta Žilina:

Tab.č. 36 Charakteristika krajského mesta Žilina

ŽILINA	Okres: ŽILINA
Rozloha	80,03 km ²
Počet obyvateľov v roku 2021	81 940
Hustota osídlenia	1 023,87 obyv./km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	15,19 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	65,78 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	19,04 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	52,03 %

Zdroj: www.statistics.sk

Okres Kysucké Nové Mesto je okres v Žilinskom kraji. Má rozlohu 173,68 km², žije tu 32 654 obyvateľov a priemerná hustota zaľudnenia je 188 obyvateľov na km² (údaje k 31. 12. 2021). Správne sídlo okresu je mesto Kysucké Nové Mesto. V období 1960 – 1996 bol zlúčený s okresom Čadca so sídlom v Čadci. Do okresu patrí 14 obcí, z toho jedna so štatútom mesta (Kysucké Nové Mesto).

Okres leží v severozápadnej časti Žilinského kraja a je rozlohou najmenším okresom na Slovensku (s výnimkou mestských okresov tvoriacich Bratislavu a Košice). Spolu s územím okresu Čadca tvorí okres Kysucké Nové Mesto historický región Kysuce. V minulosti (podľa delenia z rokov 1980/1981) tieto dva okresy tvorili rovnomennú oblasť cestovného ruchu. V súčasnosti však spolu s ďalšími okresmi tvorí región cestovného ruchu Horné Považie.

Riešený úsek diaľnice D3 prechádzajúci okresom Kysucké Nové Mesto prichádza do styku s okresným mestom Kysucké Nové Mesto, resp. jeho mestkými časťami (Budatínska Lehota, Oškerda) a obcami Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec, ktorých základné demografické charakteristiky sú dokumentované v nasledujúcich tabuľkách:

Tab.č. 37 Charakteristika okresného mesta Kysucké Nové Mesto

KYSUCKÉ NOVÉ MESTO	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Rozloha	26,41 km ²

KYSUCKÉ NOVÉ MESTO	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Počet obyvateľov v roku 2022	14 321
Hustota osídlenia	542,26 obyv/km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	14,19 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	67,91 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	17,90 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	47,26 %

Tab.č. 38 Charakteristika obce Rudinka

RUDINKA	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Rozloha	3,14 km ²
Počet obyvateľov v roku 2022	388
Hustota osídlenia	123,57 obyv/km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	16,75 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	65,98 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	17,27 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	51,56 %

Tab.č. 39 Charakteristika obce Radoľa

RADOĽA	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Rozloha	6,72 km ²
Počet obyvateľov v roku 2022	1 545
Hustota osídlenia	229,91 obyv/km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	15,53 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	65,05 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	19,42 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	53,73 %

Tab.č. 40 Charakteristika obce Povina

POVINA	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Rozloha	19,13 km ²
Počet obyvateľov v roku 2022	1 163
Hustota osídlenia	60,79 obyv/km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	15,31 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	70,59 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	14,10 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	41,66 %

Tab.č. 41 Charakteristika obce Kysucký Lieskovec

KYSUCKÝ LIESKOVEC	Okres: KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
Rozloha	12,32 km ²
Počet obyvateľov v roku 2022	2 346
Hustota osídlenia	190,42 obyv/km ²
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku	15,64 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku	69,05 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku	15,30 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov	44,81 %

Zdroj: www.statistics.sk

C.II.11.2 Zdravotný stav obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov – ekonomická a sociálna situácia, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti ako aj životné prostredie. Systematickým

ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľstva úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t.j. nádej na dožitie. Stredná dĺžka života pri narodení u mužov v roku 2021 dosiahla na Slovensku 71,16 rokov a u žien 78,13 rokov. V priebehu rokov je možné sledovať postupné približovanie strednej dĺžky života pri narodení u mužov a u žien.

Úmrtnostné pomery sú výsledkom zdravotnej starostlivosti, životného štýlu obyvateľstva vrátane výživy a fyzického pohybu, kvality životného prostredia, intenzity psychickej, sociálnej a ekonomickej záťaže populácie. Ďalšími faktormi sú vek, pohlavie, genetické dispozície, vzdelanie, rodinný stav.

V roku 2022 zomrelo na Slovensku spolu 59 583 ľudí. Z porovnania štatistických údajov úmrtnosti mužov a žien v jednotlivých vekových kategóriách je zrejmé, že takmer v každej z nich umrelo viac mužov ako žien.

Tab.č. 42 Úmrtnosť v roku 2022

Zomrelí	Slovenská republika		Žilinský kraj		Okres Žilina		Okres Kysucké Nové Mesto	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
Zomrelí spolu	30758	28825	3901	3426	856	784	199	156

Zdroj: www.statistics.sk

Podstatná časť úmrtnosti obyvateľstva za rok 2022 sa sústreďuje do 6 hlavných kapitol príčin smrti. Z celkového počtu 59 583 až 26 688 ľudí zomrelo na niektorú z diagnóz chorôb obehovej sústavy (44,79 %). Najviac úmrtí bolo evidovaných na chronickú ischemickú chorobu srdca (a infarkt myokardu. Na nádorové ochorenia zomrelo spolu 13 072 ľudí (t.j. 21,94 %). Najčastejšími diagnózami bol zhubný nádor hrubého čreva a zhubný nádor prsníka. Z vonkajších príčin úmrtnosti (2 533, t.j. 4,25 %) pri dopravných nehodách zomrelo 377 ľudí. U mužov bola v roku 2022 viac ako 3-krát vyššia úmrtnosť na následky dopravných nehôd oproti ženám (294/83). Vyššia úmrtnosť mužov je aj v dôsledku rôznych popálenín, otráv a úmrtnosti z dôvodu násillia.

Tab.č. 43 Úmrtnosť podľa príčin smrti (2022)

Ochorenie	Úmrtnosť podľa príčin smrti							
	Slovenská republika		Žilinský kraj		Okres Žilina		Okres Kysucké Nové Mesto	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
Zomrelí spolu	30758	28825	3901	3426	856	784	199	156
nádorové ochorenia (kap. II.)	7201	5871	899	706	215	184	38	37
choroby obehovej sústavy (kap. IX.)	12335	14353	1506	1731	345	413	71	53
choroby dýchacej sústavy (kap. X.)	2953	2601	423	292	47	31	36	28
choroby tráviacej sústavy (kap. XI.)	2091	1214	234	151	53	34	15	10
vonkajšie príčiny úmrtnosti (kap. XX.)	1865	668	262	73	57	11	13	4
a (dopravné nehody V01-V99)*	(294)	(83)	(29)	(7)	(10)	(0)	(2)	(1)
Infekcia COVID-19	1450	1273	207	152	78	56	5	4

Zdroj: www.statistics.sk

C.II.11.3 Sídla

Plánovaná diaľnica D3 podporuje sídelný rozvoj a v budúcnosti bude tvoriť súčasť hlavného dopravného koridoru medzi centrami regiónu v rámci nosnej severo – južnej sídelnej osi.

Posudzovaný úsek navrhovanej činnosti, spolu s tangovaným územím, sa z pohľadu sídelných štruktúr nachádza v priestore, ktorý je označený ako ťažisko významného osídlenia nachádzajúceho sa v katastri okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto. Ťažisko osídlenia je tvorené sústavou centier a príslušných obcí, s intenzívnymi vzájomnými väzbami. Urbánny komplex bezprostredne riešeného územia navrhovanej trasy diaľnice D3 zahŕňa dve mestské sídla (Žilinu a Kysucké Nové Mesto) a 4 vidiecke sídla (Rudinku, Radoľu, Kysucký Lieskovec a Povinu).

Radola

Obec leží v Kysuckých vrchoch na náplavoch Vadičovského potoka pri jeho ústí do Kysuce. Obec sa spomína od roku 1332 ako Radola. Patrila panstvu Budatín. V roku 1784 mala 50 domov a 351 obyvateľov. Zaoberali sa chovom oviec, drevorubačstvom, spracúvaním dreva a včelárstvom. V obci bol pivovar, mlyn, píla a pálenica. Po roku 1918 sa obyvatelia zaoberali aj drotárstvom, podomovým obchodom a sezónnymi poľnohospodárskymi prácami. Obyvatelia pracovali hlavne v priemyselných podnikoch na okolí a najmä v Ostrave.

Rudinka

Obec leží na severovýchodnom okraji Javorníkov pri ústí Rudinky do Kysuce nad Brodnianskou bránou. Osada vznikla v chotári obce Rudina. Spomína sa od roku 1506. Patrila panstvu Budatín, časť zemianskym rodinám. V roku 1720 mala majer, v roku 1784 mala 27 domov a 157 obyvateľov. Zaoberali sa prácou v lesoch, chovom dobytky a poľnohospodárstvom. V roku 1950 sa odčlenila od obce Rudina a stala sa samostatnou obcou.

Kysucké Nové Mesto

Sídlo leží na východnom okraji Javorníkov na pravobrežnej širokej nive a nízkych terasách dolnej Kysuce. Obec sa spomína už od roku 1244 ako Kisucz, Kiszudcze. Dnešný názov Kysucké Nové Mesto je od roku 1920. V roku 1325 dostala výsady mestečka podľa žilinského práva a trhové právo. Obec patrila hradnému panstvu Budatín. V roku 1784 malo 338 domov a 1705 obyvateľov. Zaoberali sa prevažne remeslom, najväčší bol cech súkenníkov, čižmárov, kováčov, zámočníkov, hrnčiarova a krajčírov. V 18. storočí obchodovali s vínom a vyvážali ho do Sliezska a Poľska. Od 2. polovice 19. storočia sa mesto stalo drevárskym priemyselným strediskom. Rozvoj nastal po roku 1950, keď bol do prevádzky uvedený nový závod presného strojárstva (ZVL). Do roku 1960 bolo mesto sídlom okresu. Dubie: Obec vznikla v chotári Kysuckého Nového Mesta, spomína sa od roku 1438 ako Dobie, Dubie. Patrila panstvu Budatín. V roku 1828 mala 24 domov a 159 obyvateľov. Koncom 19. storočia bola pripojená k obci Kysucké Nové Mesto

Kysucký Lieskovec

Obec leží na západnom okraji Kysuckých vrchov pri ústí Lodňanky do Kysuce. Spomína sa od roku 1438 ako Lezkovecz, Leskovecz. Dnešné pomenovanie obce Kysucký Lieskovec je od roku 1944. Patrila k panstvu Budatín. V roku 1784 mala 124 domov a 681 obyvateľov. Zaoberali sa poľnohospodárstvom, drotárstvom, šindliarstvom a rybárstvom.

Povina

Obec leží v Kysuckých vrchoch v doline Povinského potoka. Spomína sa už od roku 1438 ako Povina. Patrila panstvu Budatín. V roku 1784 mala 88 domov a 559 obyvateľov. Zaoberali sa pastierstvom, chovom dobytky, drevorubačstvom a spracúvaním dreva, domáckou výrobou, drotárstvom a podomovým obchodom.

Žilina

Žilina je listinne doložená z roku 1208. Spolu s Tepličkou nad Váhom a Varínom patrila Varínskemu, neskoršie Starohradskému panstvu. V stredoveku patrila Žilina medzi malé mestá – nemala viac ako 1000 obyvateľov. Mestskú komunitu tvorili od čias jej založenia Nemci a Slováci. Prvý raz prestala byť kráľovským majetkom v roku 1397, definitívne až od začiatku 16. storočia. V období najväčšieho rozkvetu v polovici 17. storočia mala Žilina vyše 3000 obyvateľov. Opätovný rozvoj Žiliny nastal v druhej polovici 19. storočia, keď sa stala významným dopravným uzlom (trať Rajec, postavená v roku 1899). Od oslobodenia v roku 1945 zaznamenala Žilina prudký rozvoj. Postavilo sa tu veľa nových podnikov a závodov, nové byty. V rokoch 1949-1960 bola Žilina sídlom Krajského národného výboru. Bánová - osada je doložená v roku 1208, ako obec sa spomína v roku 1393. Patrila panstvu Lietava. Obec bola v roku 1970 pripojená k Žiline.

Budatín - v roku 1321 sa spomína ako mýtno mesto. Obec patrila panstvu Budatín. Tunajší hrad je doložený v roku 1321. V roku 1949 bol Budatín pripojený k Žiline.

Bytčica - obec s dedičným richtárom sa spomína od roku 1409. Patrila panstvu Lietava. Obec bola v roku 1970 pripojená k Žiline.

Považský Chlmec - obec sa spomína od roku 1438. Patrila panstvu Budatín. Obec bola v roku 1970 pripojená k Žiline.

Strážov - obec sa spomína od roku 1393. Patrila panstvu Lietava. Obec bola v roku 1970 pripojená k Žiline.

Trnové - obec sa spomína od roku 1393. Patrila panstvu Lietava. Väčší počet sa aktívne zapojilo do SNP. Obec bola v roku 1970 pripojená k Žiline.

Závodie - obec sa spomína od roku 1351. Časť obce patrila panstvu Lietava. V roku 1949 bola obec pričlenená k Žiline.

V súčasnosti okresné mestá Žilina a Kysucké Nové Mesto plnia funkciu regionálneho a vyššieho významu. Majú priemyslovo-službový charakter. Sú sídlami okresných a Žilina i krajských úradov, inštitúcií, škôl. Sú priemyselnými a kultúrnymi centrami v území. Svojou vybavenosťou (najmä krajské mesto Žilina) pokrývajú i vyššie potreby svojich obyvateľov a ich návštevníkov.

Ostatné dotknuté obce sú sídlami lokálneho významu plnia najmä obytnú funkciu. Podľa počtu obyvateľov Kysucký Lieskovec prináleží k sídlam do 2500 obyvateľov, obce Radoľa a Povina do 1500 obyvateľov. Najmenšou obcou je Rudinka, ktorá spadá k obciam do 500 obyvateľov. Vybavenosť týchto sídiel zodpovedá ich veľkostnej kategórii. Obce s väčším počtom obyvateľov svojou vybavenosťou pokrývajú širšiu škálu základných potrieb svojich občanov. Menšie obce uspokojujú pokrytie základných potrieb občanov. Pokrytie vyšších nárokov na služby a vybavenosť umožňuje neďaleké krajské mesto Žilina a okresné mesto Kysucké Nové Mesto. Sídelné útvary sa vyznačujú kompaktnou zástavbou bez väčších prelúk. Pôvodná výstavba vidieckych sídiel je charakteristická úzkou parceláciou a pásovou zástavbou s úzkymi a hlbokými dvormi. V novších zástavbových častiach už ide o vhodnejšiu parceláciu, a tiež kvalita bytového fondu je tu podstatne vyššia. Podstatná časť vidieckych sídiel riešeného územia plnila najmä poľnohospodársku funkciu. Ľudová architektúra sa už zachovala len v podobe izolovaných objektov. Súčasnú podobu vidieckych sídiel charakterizuje v prevažnej miere nová, moderná zástavba. V obciach v súčasnosti dochádza k rozvoju drobných priemyselných aktivít a služieb. Poloha dotknutých sídiel na križovatke dopravných koridorov, výrobné aktivity, ako i prírodné a kultúrne danosti sú reálnym východiskom ich ďalšieho aktívneho vývoja v slovenskom sídelnom systéme.

C.II.11.4 Priemysel

(vypracované na podklade: Správa o hodnotení strategického dokumentu Územný plán regiónu Žilinského kraja, Enviconsult, s.r.o., Žilina, 11/2022; Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Z priestorového hľadiska je priemyselná výroba v Žilinskom samosprávnom kraji výrazne koncentrovaná v jeho západnej polovici, a to predovšetkým v okolí miest Žilina a Martin, kde je koncentrované každé priemyselné odvetvie a viac ako polovica podnikov s najvyššími tržbami v kraji. V okrese Žilina patria medzi najväčšie podniky v odvetví priemyslu SUNGWO HITECH Slovakia s.r.o. (výroba ostatných dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá), Mobis Slovakia s.r.o. (výroba ostatných dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá), Kia Motors Slovakia s.r.o. (výroba motorových vozidiel), Hyundam Slovakia, s.r.o. (výroba iných čerpadiel a kompresorov), Hyundai Transys Slovakia s. r. o. (výroba ostatných dielov a príslušenstva pre moto-rové vozidlá). V okrese Kysucké Nové Mesto zase podniky Schaeffler Kysuce, spol. s.r.o. (výroba ložísk, ozubených kolies, prevodových a ovládacích prvkov) a DAECHANG SEAT SK s. r. o. (výroba ostatných dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá). Medzi 30 najväčších podnikov na Slovensku v stavebníctve sa podľa tržieb za rok 2018 zaradili tri podniky v ŽSK a to: TuCon, a.s. (Žilina), HSF System SK, s.r.o. (Žilina) a Hastra, s.r.o. (Žilina). Medzi top podnikmi v oblasti inžiniersko-projektových organizácií v stavebníctve sa zase Proma, s.r.o. (Žilina) umiestnila vďaka tržbám na 2. mieste v SR vzhľadom na tržby podnikov v roku 2018 (MDV SR, 2019).

Podľa ÚPN-VÚC-ŽSK sú najvýznamnejšími plochami výroby v rámci riešeného územia plánovanej diaľnice D3 nasledujúce lokality:

- Žilina (PP Teplička): na celom území mesta sa nachádzajú plochy výroby. Najväčšia koncentrácia území s výrobnými funkciami je lokalizovaná v severnej časti mesta pri Váhu a v centrálnej časti mesta pozdĺž ulíc Mostná a Rajecká.
- Kysucké Nové Mesto (PP Kysucké Nové Mesto): V rámci územia mesta je prevažná časť podnikov lokalizovaná v centrálnej časti mesta, pozdĺž železničnej trate.
- Krásno nad Kysucou (PP Krásno nad Kysucou): V rámci územia mesta je prevažná časť podnikov lokalizovaná v severnej časti mesta, medzi riekou Kysucou a existujúcou cestou I/11.
- Čadca (PP Čadca – Podzávoz): V rámci územia mesta je prevažná časť podnikov lokalizovaná v údolí Kysuce a Čierňanky.

Uvedené územia sú vymedzené platnými územnými plánmi spomínaných miest a sú určené ako plochy vhodné na lokalizáciu priemyselného parku, resp. jednotiek priemyselnej výroby.

V širšom území sa nachádzajú ďalšie plochy výroby, ktorých dopravná dostupnosť a taktiež atraktivita po realizácii plánovanej diaľnice D3 vzrastie. Jedná sa o lokality PP Bytča - Horné pole, PP Dolný Hričov, PP KIA Motors, Hyundai Mobis, PP Mojš, PP Varín, PP Strečno, PP Stará Bystrica, PP Raková – AVC a PP Turzovka.

Tab.č. 44 Rámcový prehľad aktuálnej zastavanosti plôch priemyselných parkov v okolí plánovanej diaľnice D3

Názov PP	Výmera (ha)		Celková výmera (ha)
	Zastavané plochy	Nezastavané plochy	
PP Teplička	3	15	18
PP Kysucké Nové Mesto	104	27	131
PP Krásno nad Kysucou	68	61	129
PP Čadca - Podzávoz	17	4	21
PP Bytča - Horné pole	22	55	77
PP Dolný Hričov	-	17	17
PP KIA Motors, Hyundai Mobis	222	13	235
PP Mojš	-	59	59
PP Varín	2	36	38
PP Strečno	25	31	57
PP Stará Bystrica	4	18	21
PP Raková - AVC	17	-	17
PP Turzovka	-	18	18
Celkom	484	354	838

Zdroj: Územný plán regiónu Žilinského kraja - koncept, júl 2022, AŽ PROJEKT s.r.o.

C.II.11.5 Poľnohospodárstvo

(vypracované na podklade: Správa o hodnotení strategického dokumentu Územný plán regiónu Žilinského kraja, Enviconsult, s.r.o., Žilina, 11/2022; Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Podiel poľnohospodárskej pôdy na území ŽSK tvorí iba 35 %, čo v porovnaní s ostatnými krajinami predstavuje najnižšiu úroveň. V nasledujúcej tabuľke je uvedené Zastúpenie stupňov kvality poľnohospodárskych pôd v okresoch.

Tab.č. 45 Zastúpenie stupňov kvality poľnohospodárskych pôd v dotknutých okresoch

Okres	Stupeň kvality								
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Žilina	-	-	-	-	10,71	9,30	28,30	6,96	44,73

Okres	Stupeň kvality								
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Kysucké Nové Mesto	-	-	-	-	6,82	2,64	28,09	7,46	54,99

Zdroj: VÚPOP; http://www.podnemapy.sk/portal/reg_pod_infoservis/kvalita/kvalita.aspx

Prírodné podmienky a kvalita pôdy v hodnotenom území neumožňujú plné rozvinutie poľnohospodárskej výroby. V rámci produkčného potenciálu poľnohospodárskych pôd je limitujúcim faktorom svahovitosť, hĺbka pôdy a skeletovosť. V hodnotenom území sa nachádzajú pôdy nízkej kvality, preto v území prevládajú trvalé trávne porasty nad ornými pôdami. Najvhodnejšia pôda sa vyskytuje v nive rieky Kysuce. Rastlinná výroba v širšom území je zameraná na pestovanie hustosiatych obilnín, zemiakov, jednoročných i viacročných krmovín, kukurice na siláž a doplnkovo na pestovanie zeleniny.

Živočíšna výroba je zameraná na chov hovädzieho dobytku a oviec. Podľa druhu vlastníctva najviac poľnohospodárskej pôdy obhospodarujú poľnohospodárske družstvá, v menšej miere súkromne hospodáriaci roľníci. Hlavnými užívateľmi pôdy v záujmovom území sú Poľnohospodárske obchodné družstvo v Radoli a AGROFIN – SHR v Kysuckom Novom Meste.

Hlavnými negatívnymi faktormi, ktoré ovplyvňujú poľnohospodársku výrobu a environmentálne funkcie sú zhutňovanie a acidifikácia pôd, neuvážené rekultivácie pôd, najmä odvodňovanie, nadmerná chemizácia, divoké skládky, zvýšená veterná a vodná erózia. Náchylnosť na acidifikáciu pôd je na území podmienená výskytom pôdy na minerálne chudobných substrátoch, kde je slabá pufračná kapacita pôdy.

C.II.11.6 Lesné hospodárstvo

Lesy plnia funkciu produkčnú, protieróznú, vodohospodársku, vodoochrannú, brehoochrannú, protideflačnú, rekreačnú, poľovnú, výchovno-výskumnú a funkciu ochrany prírody. Lesy sa podľa funkcie delia na kategórie:

Hospodárske lesy - tvorené lesnými porastmi, v ktorých popri plnení ostatných funkcií sa využíva hlavne produkcia drevnej hmoty,

Ochranné lesy - ktoré plnia predovšetkým ochranné funkcie vo vzťahu k pôde, vodám a okolitému prostrediu,

Lesy osobitného určenia okrem ostatných funkcií sú vyhlasované za účelom plnenia špecifických požiadaviek napr. ochrany prírody, ochrany prírodných liečivých zdrojov, výskumu, vzdelávanie.

Lesné hospodárstvo má osobitné postavenie v národnom hospodárstve SR vzhľadom na využívanie a reprodukciu obnoviteľných zdrojov surového dreva, ale aj pri ochrane a využívaní ďalších prírodných zdrojov, najmä pôdy a vody, ale i pri tvorbe stability krajiny a kvality životného prostredia. ŽSK je nadpriemerne pokrytý lesmi (56 % územia), pričom toto číslo v posledných rokoch rastie, najmä na úkor poľnohospodárstva, čo je bezpochyby prisúdené morfológii terénu. Horšie obrábané lokality sú postupne zalesňované. Cez 70 % lesov je tvorených ihličnanmi, čo sa nepriepne prejavilo na negatívnom vplyve kalamity lykožrúta a škodách spôsobených vetrom.

Lesné pozemky v okrese Kysucké Nové Mesto predstavujú 9 747 ha (lesnatosť územia 56,9 %). V úseku od Brodna po Kysucké Nové Mesto sa nachádzajú aj hospodárske lesy.

Lesy sú prevažne smrekové, ale zastúpenie má aj buk, jedľa, javor, brest, jaseň, borovica atď. Lesné pozemky obhospodarujú najmä urbárske a lesné pozemkové spoločenstvá a niekoľko skupín menších vlastníkov. Na hospodárení v lesoch sa podieľa aj štát prostredníctvom Lesov SR, š. p., oblastný závod Čadca.

Zdravotný stav lesov je ohrozovaný biotickými, abiotickými i antropogénnymi vplyvmi. Biotické poškodenie zahŕňa zaburinenie, hniloby a rakoviny, obhryz a odhryz, abiotické mráz, sneh, námraza, vietor a sucho, antropogénne ťažbu a približovanie dreva. Analýza úbytku pokrývky zahŕňa najmä deforestáciu inhibovanú činnosťou človeka (ťažba, prípadne rotácia plôch pestovania energetických

porastov), ale aj prírodnými procesmi (požiare, zosuvy). Počas obdobia 2000 – 2019 bolo v Žilinskom kraji zaznamenaný 14 % úbytok vegetačnej pokrývky stromovej etáže.

C.II.11.7 Rekreačia a cestovný ruch

V širšom riešenom území možnosti pre rekreáciu a turizmus vychádzajú z prírodných pôvodných, nadobudnutých a civilizačných daností územia. Z hľadiska regionalizácie cestovného ruchu je región Dolných Kysúc začlenený do severopovažského regiónu bez výraznejších predpokladov na rozvoj cestovného ruchu.

V lokálnom význame má záujmové územie podmienky pre horský turizmus a zimné športy (rekreačné zariadenia v Hornom Vadičove, Povine, Radoli, športotel so športovým komplexom a rehabilitačným zariadením v Rudine; v blízkosti mesta sa nachádza lyžiarsky areál – stredisko Ostré, kde je k dispozícii lyžiarsky vlek a ubytovanie chatového typu), vidiecky turizmus, poznávací a kultúrny turizmus, rekreáciu pri vode (zatiaľ je živelná, perspektívne možnosti rozvoja sú pri retenčnej nádrži v Hornom Vadičove a pri rieke Kysuca). Každodennej rekreácii, aktívnemu a pasívnemu oddychu slúžia v jednotlivých sídlach športovo-rekreačné a telovýchovné zariadenia, záhradkárske osady, parky, vodné plochy v sídle a v zázemí, lesy a pod. Škála týchto možností je daná polohou samotných sídiel a ich prírodnými danosťami, ale odvíja sa aj od ich možností – materiálno-technickej základne. Okolie Kysuckého Nového Mesta poskytuje relatívne dobré podmienky na pešiu turistiku, príp. cykloturistiku. Okolité lesy poskytujú možnosti pre zber húb a lesných plodov.

Dlhú tradíciu má v Kysuckom Novom Meste a jeho okolí športové rybárstvo. Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu bola založená v r. 1977 a je aktívna do súčasnosti. Priamo rieka Kysuca je využívaným rybárskym revírom (domácimi aj zahraničnými rybármi, ktorí sa do predmetného regiónu opakovane vracajú). Ide o kaprový revír (viď str. 104) s výskytom hlavátky. Lov rýb je povolený po celý rok s dodržaním individuálnej druhovej ochrany.

C.II.11.8 Doprava

Región Kysúc je pre cestnú, ale aj železničnú dopravu koridorovým tranzitným priestorom medzi Slovenskom a Českom, resp. Poľskom. Prírodné faktory ako morfológia a hydrologická sieť spôsobili, že objemy regionálnej a hlavne tranzitnej dopravy orientovanej v smere sever – juh sú sústredené do úzkeho údolného priestoru pozdĺž rieky Kysuca, ktorá vytvára prirodzenú os, na ktorú je naviazaná podstatná časť osídlenia regiónu, ale najmä značná časť hospodárskych aktivít (poľnohospodárstvo, priemysel, služby).

Navrhovaná diaľnica D3 bude súčasťou medzinárodnej európskej cesty E75, ktorá spája oblasti severného Poľska (Baltické more) s južnými oblasťami Grécka (Stredozemné a Egejské more). Prechádza v trase Gdaňsk – Katowice – Čadca – Žilina – Bratislava – Budapešť – Beograd – Skopje – Athény. Cesta E75 je zároveň aj súčasťou transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever – juh. Momentálne táto medzinárodná trasa vedie po ceste I/11, ktorú diaľnica D3 kopíruje.

C.II.11.8.1 Cestná doprava

Hlavnú cestnú sieť predstavujú trasy sprevádzkovaných, ale aj plánovaných diaľnic D1 a D3, ich čiastočne vybudované privádzače a v súčasnosti funkčná sieť ciest:

- I/18 Bytča – Žilina - Michalovce, I/11 Žilina – hraničný priechod Svrčinovec,
- I/64 Žilina – Rajec – hraničný priechod Komárno,
- II/583 Žilina – Terchová – Párnica,
- II/507 Žilina – Kotešová – Gabčíkovo.

V súčasnosti je v priestore budúcej trasy diaľnice D3 vedená cesta I/11, ktorá sa severne od Žiliny pripája na úsek diaľnice D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno (tunel Považský Chlmec, v prevádzke od novembra 2017). Cesta I/11 vedie v koridore budúcej diaľnice D3, s ktorou bude prebiehať súbežne, pričom niektoré úseky I/11 budú tvoriť jeden jazdný pás diaľnice. V súčasnosti je vybudovaný cca 5,5 km dlhý úsek ako súčasť obchvatu Čadce (v polovičnom profile, označený ako I/11A) s tunelom Horelica a od decembra 2020 je v užívaní aj úsek diaľnice D3 v úseku Čadca, Bukov – Svrčinovec, ktorým sa dobudoval kompletný obchvat mesta Čadca, ktorý vylúčil tranzitnú dopravu z centra mesta.

V riešenom území stavby, medzi Žilinou a Kysuckým Lieskovcom, je hlavnou komunikáciou cesta I/11 o dĺžke 15 kilometrov. Šírkové usporiadanie cesty zodpovedá kategórii C11,5. Iba prvé dva kilometre od MÚK Brodno je komunikácia smerovo rozdelená a šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii C22,5. Komunikácia slúži tranzitnej, aj lokálnej doprave. Priamo na cestu I/11 sú napojené okolité nehnuteľnosti, umiestené autobusové zastávky a priechod pre chodcov. (Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Na hlavnú cestnú sieť v riešenom území nadväzuje sieť ciest III. triedy:

- III/2052 je cesta III. triedy v trase Kysucké Nové Mesto – Nesluša,
- III/2053 je cesta III. triedy v trase Kysucké Nové Mesto – I/11(Povina),
- III/2054 je cesta III. triedy v trase Kysucké Nové Mesto – Radoľa – Horný Vadičov,
- III/2055 je cesta III. triedy v trase I/11 (Oškerda) – Snežnica,
- III/2056 je cesta III. triedy v trase I/11 – Povina,
- III/2058 je cesta III. triedy v trase III/2095 – Rudina – Rudinská.

V blízkosti sa nachádza krajské mesto Žilina, s ktorým má riešené územie úzke väzby (pracovné príležitosti, školstvo, služby...).

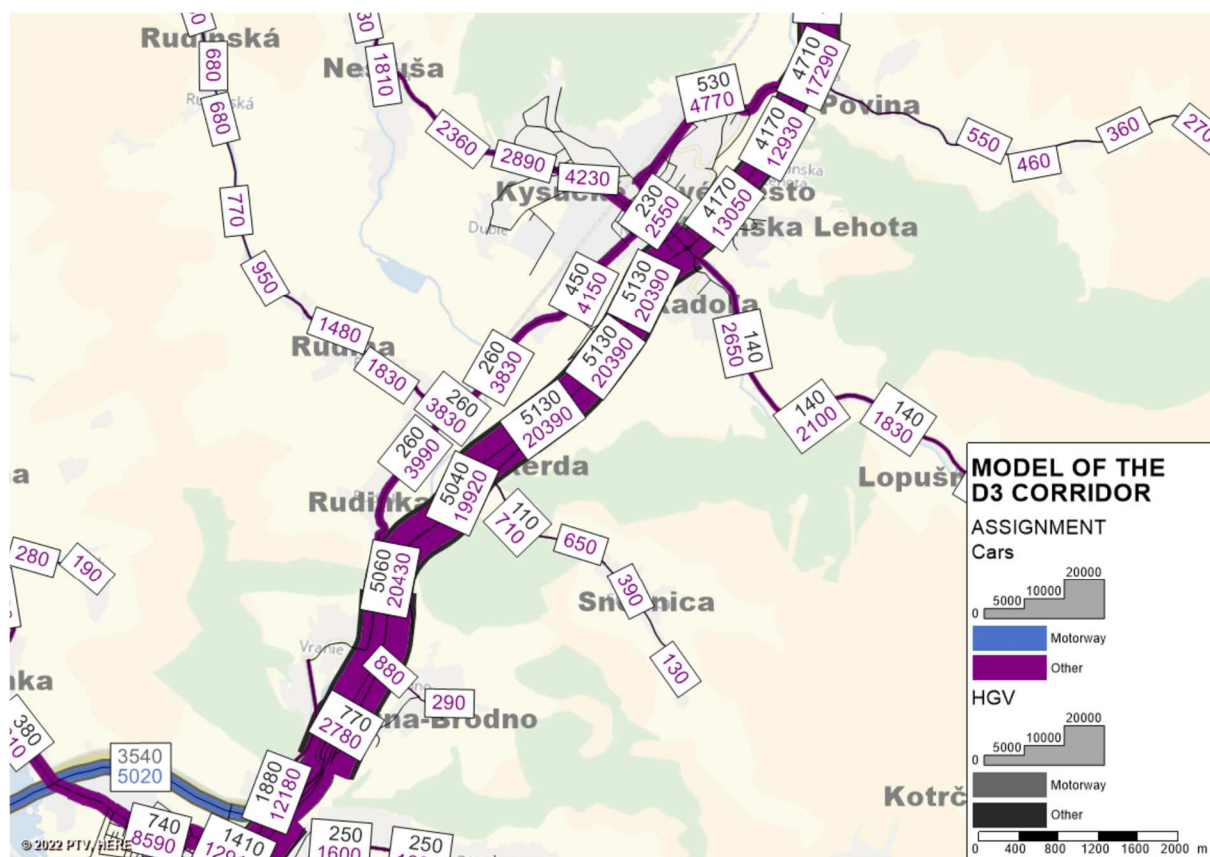
Zaťaženie súčasnej cestnej siete

(vypracované podľa: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bola v časti Podklady a prieskumy vypracovaná príloha Doprava – dopravný model (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

V rámci vypracovania štúdie realizovateľnosti pre stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Čadca vznikla potreba aktualizácie dopravného modelu koridoru diaľnice D3. Existujúca cestná sieť bola analyzovaná profilovým dopravným prieskumom, ktorý bol hlavným podkladom pri tvorbe dopravného modelu. Aktualizovaných a vyhodnotených bolo množstvo podkladov pochádzajúcich z rôznych zdrojov, ktoré v konečnom dôsledku významne ovplyvnili výsledky dopravného modelu, ktoré budú slúžiť ako podklad pre vypracovanie analýzy výdavkov a príjmov hodnotených infraštruktúrnych projektov v oblasti cestnej dopravy v koridore diaľnice D3.

Nižšie na obrázku je pre účely analýzy súčasného stavu znázornený kartogram intenzity osobnej a nákladnej dopravy v okolí riešeného koridoru Žilina - Kysucké Nové Mesto za priemerný deň roku 2022. Celková intenzita dopravy na ceste I/11 dosahuje **úroveň približne 17-25 tis. vozidiel denne**. Podiel tranzitnej nákladnej dopravy v koridore diaľnice D3 z celkovej **nákladnej dopravy** predstavuje v priemere **cca 80 %**.

Podľa STN 73 6101 je maximálna kapacita ciest I. triedy (kategória C11,5) 5-18 000 vozidiel/24h. Z dôvodu nedostatočnej kapacity komunikácie spolu s vysokým podielom nákladných vozidiel dochádza na komunikácii v súčasnej dobe k častému vzniku kolón a zvýšenej nehodovosti. Dochádza tu k súbehu tranzitnej, lokálnej a nemotorovej dopravy, čo má vplyv na zhoršenú obsluhu celého dotknutého územia.



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 10 Intenzity dopravy v roku 2022 na úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto

Dopravná nehodovosť

(vypracované podľa: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Analýza dopravnej nehodovosti sa zaoberá existujúcimi cestami, pre ktoré predstavuje riešená diaľnica D3 alternatívu. Jedná sa o ťah I/11a, Čadca (napojenie na existujúcu D3 – napojená na I/11) – I/11, Čadca (napojenie na I/11a) – Žilina (napojenie na existujúcu D3).

Analýza dopravnej nehodovosti je vykonaná za roky 2016 – 2021, tzn. pre obdobie 6 posledných rokov. Z analýzy vyplýva, že hustota nehôd na úseku I. etapy Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je vyššia ako priemerná hustota nehôd na všetkých cestách I. triedy v Slovenskej republike a aj ako priemerná hustota nehôd na celom úseku Žilina – Čadca. Môžeme tak konštatovať, že úsek medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom je z hľadiska počtu dopravných nehôd najhoršou časťou ťahu Žilina – Čadca.

Nehodové lokality (NL) sú také úseky pozemných komunikácií, ktoré spĺňajú podmienku 5DN/1km/rok. Na riešených úsekoch ciest I/11a a I/11 neboli v roku 2020 identifikované žiadne nehodové lokality. V roku 2021 bola identifikovaná 1 nehodová lokalita v km 421 - 423 cesty I/11 (pri Kysuckom Novom Meste).

Kritické nehodové lokality sú stanovené metódou určovania kritických nehodových lokalít (KNL) na cestných komunikáciách v SR do roku 2019. Na záujmových úsekoch boli za rok 2019 identifikované dve KNL, jedna sa nachádza na úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto a druhá na úseku Kysucké Nové Mesto – Ošadnica. Tieto úseky sa prekrývajú s identifikovanými problémovými úsekmi.

Tab.č. 46 Nehodové úseky na ceste I/11 v riešenom území diaľnice D3

Okres	Č. cesty	Nehodová lokalita			Počet DN
		Od (km)	Do (km)	Dĺžka (km)	
Kysucké Nové Mesto (III. etapa)	I/11	427,800	428,900	1,100	6
Kysucké Nové Mesto (I. etapa)	I/11	433,900	435,400	1,500	12

Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Na základe rozloženia dopravnej nehodovosti boli identifikované nasledujúce problémové úseky (PÚ):

- **km 430 – 431 cesty I/11:**
 - neprehľadný úsek s dvomi protismernými smerovými oblúkmi,
 - úsek prechádza lesným porastom.

Na identifikovanom problémovom úseku bolo v analyzovanom období evidovaných 12 DN (dopravná nehoda), z toho 1 KSI nehoda (dopravná nehoda s následkom úmrtia alebo ťažkého zranenia, z angličtiny – skratka „Killed or Seriously Injured“).

Problém tohto úseku cesty je pravdepodobne jeho celková neprehľadnosť vplyvom okolitého lesného porastu.

- **km 432 – 436 cesty I/11:**
 - úsek vedený intravilánom obcí Povina a Kysucké Nové Mesto,
 - veľký počet križovatiek (II/2056, II/2053, II/2054) a napojení príľahlých objektov,
 - v extravilánovej časti cesta prechádza lesným porastom,
 - časť úseku identifikovaná ako KNL v roku 2019 (km 433,9 – km 435,4) aj v roku 2021.

Na identifikovanom problémovom úseku bolo v analyzovanom období evidovaných 61 DN, z toho 8 KSI nehôd. Najčastejšie išlo o dopravné nehody v priamom úseku. Najčastejším typom nehody je zrážka s idúcim nekoľajovým vozidlom, a to zozadu alebo z boku. V prípade kolízie s pevnou prekážkou ide najčastejšie o zvodidlá. Najčastejšími príčinami sú „porušenie povinnosti vodiča“ (31 %) a „nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami“ (23 %). Najčastejším vinníkom dopravnej nehody je vodič motorového vozidla. Alkohol bol zistený u 14 % vinníkov.

Problém tohto úseku cesty je pravdepodobne jeho trasovanie po okraji intravilánu, kde spôsobuje bariérový efekt, s veľkým počtom križovatiek, napojenie okolitých objektov a priechodov pre chodcov, pri ktorých je evidovaný veľký počet nehôd.

C.II.11.8.2 Železničná doprava

V území sa nachádza železničná trať Žilina – Mosty u Jablunkova (v cestovnom poriadku pre verejnosť označená ako železničná trať č. 127). Trať je dvojkolajná, elektrifikovaná, vedúca zo Žiliny cez Čadcu do českej stanice Mosty u Jablunkova. Na území Česka nadväzuje trať do Bohumína. Súčasne bol medzi rokmi 2008 a 2011 modernizovaný úsek Žilina – Krásno nad Kysucou. Výstavba bola ukončená v roku 2011. Úsek Krásno nad Kysucou – štátna hranica je momentálne v štádiu prípravy projektu. Mesto Čadca je veľkým železničným uzlom. Stretáva sa tu trasa z Českej republiky (č.127), Poľska (č.129) a na Makov (č.128).

C.II.11.8.3 Letecká doprava

Letecká doprava je zabezpečovaná verejným medzinárodným letiskom pre leteckú dopravu v k.ú. Dolný Hričov s pravidelnou linkou do Prahy.

C.II.11.8.4 Vodná doprava

Vodná doprava nie je rozvinutá, príprava Vážskej vodnej cesty zahŕňa aj plánovaný prístav Žilina v lokalite Vodnej nádrže Hričov, ako aj splavnenie rieky Kysuca.

C.II.11.8.5 Cyklistická doprava

Cyklistické trasy sú vo väčšine úsekov lokalizované na dopravnom priestore ciest II. a III. triedy, na účelových a poľných cestách a miestnych komunikáciách. V dotknutom území vedie Kysucká cyklomagistrála, ktorá prichádza zo severu údolím rieky Kysuca. Je vedená po cestách III. triedy,

prechádza urbanistickými okrskami Vranie a Považský Chlmec, v ktorom sa napája na Vážsku cyklomagistrálu. Jej odbočkou je pokračovanie trasy cez urbanistický okrsok Brodno s napojením na cyklistické komunikácie v urbanistickom okrsku Budatín.

V roku 2019 bola vypracovaná Technická štúdia Kysucká cyklotrasa – úsek Dunajov – KNM – Žilina (Budatín) (DAQE Slovakia s.r.o. Žilina). Navrhovaná poloha cyklotrasy je na viacerých miestach v kolízii s trasou diaľnice D3 (KNM, Oškerda) a preložkou cesty I/11.

C.II.11.9 Infraštruktúra

(vypracované na podklade: Správa o hodnotení strategického dokumentu Územný plán regiónu Žilinského kraja, Enviconsult, s.r.o., Žilina, 11/2022; POH Žilinského kraja na roky 2016-2020; PHSR Žilinského samosprávneho kraja 2021+)

C.II.11.9.1 Pitná voda a kanalizácia

Zdrojmi vody využívanými na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou na území Žilinského kraja sú podzemné vody, priame odbery z tokov a vodárenské nádrže. Z hodnotenia súčasného stavu zásobovania obyvateľstva pitnou vodou z verejných vodovodov vyplýva, že z celkového počtu obyvateľstva Žilinského kraja bolo k 31.12.2018 zásobovaných pitnou vodou 98,4 %. Z hodnotenia vyplýva, že ide o vyššiu zásobovanosť o 14,7 % ako je celoslovenský priemer (83,7 %). Zásobovanosť v jednotlivých okresoch kraja dosahuje rôznu úroveň. Výrazný rozdiel zásobovanosti je medzi okresmi Žilina a Kysucké Nové Mesto, či Čadca, nakoľko v regióne Kysúc je najmenej obyvateľov zásobovaných z verejného vodovodu. Záujmové územie spadá do pôsobnosti vodárenskej spoločnosti Severoslovenské vodárne a kanalizácie, a. s., Žilina (SEVAK). Najvýznamnejším vodárenským systémom je SKV Žilina, vybudovaný na báze veľkokapacitného zdroja Nová Bystrica s kapacitou úpravy vody 1 030 l.s⁻¹. Tento systém dotuje SKV Čadca, SKV Kysucké Nové Mesto, SKV Žilina a SKV Bytča. Tieto vodovody využívajú aj miestne zdroje podzemnej vody.

V dotknutých obciach je vybudované zásobovanie pitnou a úžitkovou vodou. Väčšina lokalít je odkanalizovaná. ČOV sú vybudované v Kysuckom Lieskovci, Kysuckom Novom Meste a Žiline.

Celková dĺžka kanalizácie v Kysuckom Novom Meste je 21,4 km a celková dĺžka prípojk je 6,2 km. Všetky odpadové vody (splašková, dažďová a predčistené priemyselné vody) sú odvádzané do ČOV.

C.II.11.9.2 Elektrická energia

Výroba elektrickej energie na území Žilinského kraja je zabezpečovaná vo forme vodných a tepelných elektrární. Prenos elektrickej energie v kraji sa uskutočňuje po prenosovom systéme 400 - 220 - 110 kV prostredníctvom energetických uzlov 400/220/110 kV transformovní, ako aj distribučných sústav veľmi vysokého napätia (VVN) 110 kV.

Z energetického hľadiska sú Kysucké Nové Mesto a priľahlé obce napojené na hlavný napájací uzol 400/110 kV TR Varín, z ktorého je po 110 kV vedeniach vyvádzaný elektrický výkon cez uzol Horný Hričov do distribučnej TR 110/22 kV Kysucké Nové Mesto a rozvodne 110/22kV v priemyselnom parku.

C.II.11.9.3 Plyn

Podľa poskytnutých údajov z SPP a. s. bolo v roku 2020 na území Žilinského kraja plynofikovaných 208 obcí, čo predstavuje 66,00 % z celkového počtu obcí 315. V okrese Kysucké Nové Mesto je 100 % zásobovanosť plynom obcí.

C.II.11.9.4 Teplo

Spôsob zabezpečovania tepla sa delí na decentralizovaný a centralizovaný, pričom je závislý od hustoty zástavby, roku výstavby objektov a ich charakteru. Centralizovaný systém zásobovania tepla sa uplatňuje v krajskom meste Žilina a v okresných mestech Kysucké Nové Mesto. Zdrojom energie je predovšetkým zemný plyn.

C.II.11.9.5 Odpady a nakladanie s odpadmi

V Žilinskom kraji bolo v roku 2016 prevádzkovaných 13 skládok odpadov. Na území mesta Kysucké Nové Mesto sa nachádza spaľovňa priemyselného odpadu (v areáli bývalého ZVL - A.S.A. Slovensko spol. s.r.o., kapacita zariadenia 1500 ton/rok). Spoločnosť KLF-Energetika, a.s. prevádzkuje tiež neutralizačnú stanicu, zameranú na zneškodňovanie priemyselných odpadových vôd.

C.II.12 Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V katastrálnych územiach obcí dotknutých výstavbou diaľnice D3 sa podľa Registra nehnuteľných kultúrnych pamiatok nachádzajú nasledovné pamiatkovo chránené objekty:

Tab.č. 47 Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky a pamiatkové objekty

Katastrálne územie	Číslo položky v ÚZKP	Unifikovaný názov NKP	Zaužívaný názov NKP	Pamiatkové objekty
Žilina – Brodno; Považský Chlmec; Vranie	-	-	-	-
Žilina - Budatín	1427/1-4	HRAD	Budatínsky zámok	1.Budatín, veža s obytnými krídl. 2.Budatínska záhrada 3.budova s kaplnkou 4.kasárne,internát,klasicistická budova
KNM – Budatínska Lehota; Ožkerda	-	-	-	-
Kysucký Lieskovec	-	-	-	-
Povina	2961/1-1	DOM ĽUDOVÝ	Ľudový dom	Dom č. 225
	11185/1-1			Dom č. 219
Radoľa	2981/1-1	KAŠTIEĽ	Kysucké múzeum	Kaštieľ, č. 103
	10456/1-1	KOSTOL ZANIKNUTÝ	Kostol zaniknutý	neodkrytá ruina kostola
	11415/1-1	SOCHA	socha sv. Jána Nepomuckého	socha
Rudinka	-	-	-	-

Zdroj: www.pamiatky.sk

Kultúrno-historický potenciál dotknutého územia predstavuje historická sídelná štruktúra mestskej pamiatkovej rezervácie Žilina (vyhlásená 11.09.1987) a pamiatkovej zóny Kysucké Nové Mesto – mestská pamiatková zóna (vyhlásená 11.04.1991). Kysucké Nové Mesto má ako jediné na Kysuciach zachované historické námestie.

V dotknutých obciach, v ktorých nie sú evidované nehnuteľné kultúrne pamiatky zapísané v Ústrednom zozname kultúrnych pamiatok, sa nachádzajú viaceré objekty, ktoré majú historickú a kultúrnu hodnotu.

C.II.13 Archeologické náleziská

(prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, Archeologický prieskum, AA TERRA ANTIQUA, s.r.o., Bratislava, 02/2022)

Z hľadiska archeológie predstavuje koridor diaľnice D3 významný priestor s potenciálom výskytu archeologických lokalít a nálezov. V priebehu spracovania prípravnej dokumentácie pre archeologický prieskum boli identifikované viaceré evidované archeologické náleziská. Ide o náleziská, ktoré sa nachádzajú priamo v trase budovanej diaľnice D3 (lokalita č. 1-8). Vyznačené sú aj evidované náleziská situované v tesnej blízkosti, resp. vo vzdialenejšom okolí od diaľničného telesa (lokality č. 9- 10), na ktorých by mohli byť v súvislosti s výstavbou diaľnice zriadené ťažobné priestory (lomy), prístupové komunikácie alebo stavebné dvory. Aj touto činnosťou by mohli byť narušené niektoré archeologické náleziská. Ide o nasledujúce lokality:

1. **Brodno**

Poloha: ľavobrežná terasa nad riekou Kysuca – medzi železničnou traťou a úpäťm vrchu Brodnianka

- Druh: pravdepodobne sídlisko
Nálezy: keramika, štiepaná industria
Datovanie: neskorá doba kamenná, novovek
Úsek: km 15,300
Výskum: nálezisko leží v tesnej blízkosti trasy. Je veľká pravdepodobnosť, že môže byť čiastočne zachytená zemnými prácami. Na odkryv bude potrebné vyčleniť jeden mesiac (terénny odkryv).
2. *Brodno*
Poloha: západné úpäťie vrchu Brodnianka
Druh: pravdepodobne sídlisko
Nálezy: zachytené terénne útvary s terasovitou úpravou a náznakmi kamennej stavby/?/
Datovanie: stredovek /?/
Úsek: km 15,600
Výskum: lokalita leží východne od železničnej trati. V prípade priebehu trasy v tejto časti bude potrebné vyčleniť dva mesiace (terénny odkryv).
3. *Kysucké Nové Mesto*
Poloha: Dubí (v tesnej blízkosti ústia Neslušanky s Kysucou; pri Dubskom mlyne)
Druh: sídlisko
Nálezy: keramika, kamenné nástroje
Datovanie: doba kamenná
Úsek: km 17,130
Výskum: nálezisko leží v tesnej blízkosti trasy. Je veľká pravdepodobnosť, že môže byť čiastočne zachytená zemnými prácami. Na odkryv bude potrebné vyčleniť jeden mesiac (terénny odkryv).
4. *Kysucké Nové Mesto - Oškerda*
Poloha: Malý Vreten
Terénna konfigurácia: výrazný výbežok Malého Vretena nad sútokom Kysuce a potoka pritekajúceho zo Snežnice (súčasť Bradlového pásma)
Súčasný stav: vrch s bukovým a zmiešaným lesom, pokračujúca ťažba dreva. Na úpäťí v údolí potoka veľký opustený kameňolom – z jeho areálu je obsah dna studne. medzi intravilánom Snežnice a úpäťím vrchu zničené sídlisko počas výstavby športového areálu. Na severnom a západnom svahu, ako i v okolí temena a na miernejšie stúpajúcom chrbte v priestore nad sútokom sú zachované valy a kratšie úseky valov. Na celej ploche drobné terasy upravené súvekými obyvateľmi.
Druh: opevnené sídlisko, hradisko patriace ku sídlisku na Koscelisku v Radoli
Nálezy: keramika, obilky, balvan z Váhu
Datovanie: neskorá doba bronzová – lužická kultúra
Dôvod ochrany: jediné rozsiahle hradisko na Kysuciach. Podľa dostupných informácií je vrch vedený v zoznamoch lokalít vhodných pre ťažbu kameňa.
Ochranné pásmo: priestor až po sedlo pod Veľkým Vretenom, celý priestor s lesom až po potok zo Snežnice.
5. *Kysucké Nové Mesto*
Poloha: Sulkov a Pod stránskym vrchom
Druh: sídlisko
Nálezy: keramika, kamenná industria
Datovanie: mladšia doba kamenná /?/
Výskum: v prípade priebehu trasy v tejto časti bude potrebné vyčleniť jeden mesiac (terénny odkryv).
6. *Radola*
Poloha: pravý breh potoka Latyšev, JV okraj obce
Druh: sídlisko; zisťovací výskum K. Andel
Nálezy: keramika
Datovanie: 9.-11. storočie

Výskum: v prípade priebehu trasy v tejto časti bude potrebné vyčleniť dva mesiace (terénny odkryv).

7. *Radola*

Poloha: Záhlavčí – terasa nad sútokom potokov Latyšev a Vadičovského potoka

Druh: sídlisko

Nálezy: keramika

Datovanie: 9.-12. storočie

Výskum: v prípade priebehu trasy v tejto časti bude potrebné vyčleniť dva mesiace (terénny odkryv).

8. *Radola*

Poloha: Koscelisko

Druh: sídlisko, sakrálna stavba, pohrebisko, neskororománsky kostol s pravouhlou absidou

Nálezy: keramika, ľudské kosti, kamenné nástroje, architektúra

Datovanie: neolit, doba bronzová, doba laténska, 12.-15. storočie

Úsek: km 19,300 – 19,400

Ochrana pamiatky: na malej vyvýšenine sa nachádza unikátna pamiatka – ide o jedinú románsku stavbu na Kysuciach. Je nevyhnutné, aby výstavbou diaľnice nebola poloha dotknutá.

9. *Budatínska Lehota*

Poloha: neidentifikovateľná

Druh: sídlisko

Nálezy: keramika

Datovanie: stredovek

Literatúra: Petrovský-Šichman 1959

10. *Lopušné Pažite, časť Lopušné*

Poloha: skalnatý výbežok, ktorého úpätie klesá k Vadičovskému potoku

Súčasný stav: vrch zaberá les a lúka, na JV úpätí sú sporadicky obrábané polia. Rozsah a v teréne zreteľné útvary: na južnom konci vrcholového hrebeňa je val vymedzujúci hrádok s max. dĺžkou cca 40 m. Na poliach sú porušené úseky kultúrnej vrstvy.

Druh: opevnené sídlisko, hradisko

Nálezy: keramika, železné predmety, drevené uhličky

Datovanie: laténska fáza púchovskej kultúry, 9.-10. storočie

Dôvod ochrany: posledná lokalita Kysúc s typickou dvojicou hrádka a sídliska - naproti ležiace Malé ostré z veľkej časti zničené kameňolomom. Potreba zachovať a ochrániť hlavne priestor úpätia. Podľa dostupných informácií je vrch vedený v zoznamoch lokalít vhodných pre ťažbu kameňa.

Ochranné pásmo: vrchol Prašivej, jej východný svah a priestor polí na úpätí až po potok na východnom okraji areálu.

Pri odhumusovaní celej trasy diaľnice D3 je potrebná prítomnosť archeológa. Nemožno vylúčiť, že sa počas realizačných prác objavia nové archeologické lokality mimo tých, ktoré sú popísané vyššie.

C.II.14 Paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Prírodná pamiatka Kysucká brána je významnou geologickou a paleontologickou lokalitou. Na lokalite možno vidieť vrstvomý sled hlbokovodných karbonátov, ktoré sú na Slovensku ako jedna z hlavných nerudných surovín, predmetom ťažby a záujmu cementárskeho priemyslu. Lokalita je ustanovená od roku 1997 referenčným profilom hranice jury a kriedy a hraníc stupňov "strednej" kriedy apt/alb a alb/cenoman na Slovensku. Lokalita zachytáva hlbokooceánske sedimenty s typickou šíromorskou mikro i makrofaunou pre toto obdobie. V tejto hĺbke sa zachovali iba schránky alebo časti fosílie s kalcitovou a kremitou schránkou, kým schránky organizmov zložené z aragonitu tu nenájdeme alebo nájdeme iba ako výplne jadier.

C.II.15 Charakteristika existujúcich zdrojov znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie

Kvalita životného prostredia je do značnej miery ovplyvňovaná prírodnými javmi, ako aj negatívnymi civilizačnými javmi, ktoré majú charakter stresových faktorov. Väčšinou sú spôsobené nepriaznivými výstupmi z výrobných odvetví. Za primárne stresové faktory sa považujú umelé alebo poloprírodné prvky v krajine. Patria sem všetky hmotné prvky územia vytvorené ľudskou činnosťou, ktoré slúžia na výrobo-skladovacie, dopravné, obytno-rekreačné, vodohospodárske, poľnohospodárske, vojenské a energetické účely. Ich negatívny vplyv sa prejavuje, najmä v plošnom zábere prírodných ekosystémov a následnou antropizáciou územia. Sekundárne stresové faktory predstavujú negatívne javy, ktoré vznikajú dôsledkom realizácie ľudských aktivít v krajine. Vplyv sekundárnych stresových faktorov sa nepriaznivo prejavuje v ohrozovaní jednotlivých zložiek životného prostredia.

C.II.15.1. Zaťaženie prostredia hlukom

Zdrojmi hluku v obciach je predovšetkým automobilová doprava, železničná doprava, ktorá generuje hluk pri prejazdoch vlakových súprav, samotné zastavané územie miest a obcí, hospodárske a priemyselné prevádzky.

Hlukom z cestnej dopravy sú ovplyvňované predovšetkým obytné zóny v tesnej blízkosti cesty I/11. Zaťaženie obytných súborov priamo narastá s intenzitou dopravy a podielom ťažkých nákladných vozidiel. Súčasné hlukové zaťaženie v blízkosti cesty I/11 charakterizuje celodenné meranie vykonané rámci hlukovej štúdie k zmene "Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280" z roku 2016. Pri objekte rodinného domu v Budatínskej Lehote č.p. 149, vo vzdialenosti cca 20 m od cesty I/11, boli v jednotlivých referenčných časových intervaloch namerané tieto hodnoty:

- deň 69,4 dB,
- večer 67,5 dB,
- noc 65,7 dB.

Z meraní vyplynulo, že prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. (60 dB pre deň a večer a 50 dB pre noc) sú v okolí cesty I/11 v súčasnosti prekračované.

V rámci hlukovej štúdie pre stupeň DSP z roku 2022 boli vykonané krátkodobé merania hluku cez deň v blízkosti cesty I/11, ktoré potvrdzujú prekračovanie prípustnej hodnoty 60 dB.

C.II.15.2. Zaťaženie prostredia vibráciami

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 nevýznamné.

Významné sú prejazdy ťažkých vozidiel (nákladné autá, autobusy a pod.) po výmoľoch, po nerovných alebo inak poškodených povrchoch, alebo po technických prvkoch vsadených do vozovky, ako sú kryté kanalizačné šachty, spomaľovače a mostné závery. Pri tomto zdroji dominujú frekvencie nižšie než 10 Hz.

C.II.15.3. Zaťaženie prostredia žiarením

Podľa mapy prírodnej rádioaktivity (<http://apl.geology.sk/radio/>) sa v riešenom území nachádzajú plochy so stredným a nízkym radónovým rizikom iba v okolí okresného mesta Kysucké Nové Mesto. Tento fakt je potrebné zohľadniť hlavne pri lokalitách na výstavbu domov na bývanie. Ostatná časť územia dotknutého výstavbou diaľnice D3 nevykazuje žiadne znaky radónového rizika.

Radónové žiarenie môže mať negatívny vplyv na zdravie obyvateľov, pokiaľ sa dlhodobo vyskytuje v obytných budovách a pobytových priestoroch. Vplyvy sú popísané v časti C.III.1.4 Vplyvy prírodnej rádioaktivity – radónové riziko.

C.II.15.4. Zaťaženie prostredia nelegálnymi skládkami odpadov

Záujmové územie stavby diaľnice D3 je významne poznačené výskytom mnohých antropogénnych skládok a navážok. Tieto sa vyskytujú najmä v blízkosti rieky Kysuca, prekryté porastmi stromov a krov. Jedná sa hlavne o navážky zemín a stavebného odpadu zrejme po individuálnej výstavbe v celom širokom okolí. Zdrojom znečistenia horninového prostredia a podzemných aj povrchových vôd sú však najmä evidované a monitorované environmentálne záťaž, ktorých je veľký počet najmä v Kysuckom Novom Meste. (Pozri C.II.2.5 Stav znečistenia horninového prostredia).

C.II.15.5. Zaťaženie prostredia inváznymi druhmi rastlín

Nekontrolované šírenie invázných rastlín je v súčasnosti veľmi neželaným, ale často vídaným fenoménom, ktorý sa prejavuje aj v okrese Kysucké Nové Mesto. Invázne druhy sa šíria najmä popri líniových koridoroch, najčastejšie pri železničiach, cestných komunikáciách, riekach a podobne. Invázny potenciál a ich šírenie do prirodzených biotopov zvyšuje nedostatočné obhospodarovanie krajiny a jej narušenie. V sledovanom území sa vyskytuje netýkavka malokvetá (*Impatiens parviflora*) – lesné porasty, často pri lesných cestách, netýkavka žliazkatá (*Impatiens glandulifera*) – pri tokoch, zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*) a zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*) – zruderalizované miesta, ale vstupuje aj do neobhospodarováných travinných porastov a pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*).

C.II.16 Komplexné zhodnotenie súčasných environmentálnych problémov

Podľa zovšeobecňujúcej Environmentálnej regionalizácie Slovenska (SAŽP, 2016) patrí väčšina územia Žilinského kraja do kategórie 1. stupňa – prostredie vysokej kvality, najmä vďaka vysokému podielu lesov a TTP, ako aj CHÚ. V okolí väčších miest ako je Žilina sa nachádza prostredie 2. (prostredie vyhovujúce), 3. (prostredie mierne narušené) a 4. kategórie (prostredie narušené). Zhoršená kvalita životného prostredia úzko súvisí s koncentrovaným priemyslom v týchto lokalitách. Kysucký región patrí podľa regionalizácie k regiónom s nenarušeným prostredím, 1. environmentálnej kvality.

Napriek uvedenému, z analýzy podrobnejších informácií o základných zložkách životného prostredia a o ich kvalite v dotknutom území vyplýva, že k najväčším súčasným environmentálnym problémom dotknutej oblasti patria:

Hluk – ktorého zdrojom vo vonkajšom prostredí je predovšetkým doprava a bežný život v zastavanom území obcí a miest. Hluk z dopravy na ceste I/11 na niektorých miestach (v Kysuckom novom Meste) v súčasnosti dosahuje aj v noci hodnoty okolo 65,7 dB, čím sú prekračované limitné hodnoty hluku.

Kvalita ovzdušia v posudzovanom území je ovplyvňovaná stacionárnymi priemyselnými zdrojmi znečistenia a najmä intenzívnou automobilovou dopravou. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie ovplyvňuje nepriaznivá plynulosť jazdy, kongescie. Vo vyšších nadmorských výškach, kde sú zvýšené nároky na vykurovanie a kde lokálne vykurovacie systémy využívajú vo zvýšenej miere pevné palivo dochádza k zvýšenej koncentrácii benzo(a)pyrénu – látky s karcinogénnymi vlastnosťami.

Kvalita povrchových vôd – najmä rieky Kysuce je ovplyvňovaná odpadovými komunálnymi vodami v Turzovke, Čadci, Kysuckom Novom Meste a Krásne nad Kysucou. Na základe výsledkov monitoringu z roku 2020 a 2021 bolo konštatované neplnenie požiadaviek NV SR č. 269/2010 Z.z. v znení neskorších predpisov na monitorovacích lokalitách v Čadci pod a v Považskom Chlmcí vo viacerých ukazovateľoch.

Znečistenie horninového prostredia neriadenými skládkami odpadu, navážkami. Z podrobného IGHG prieskumu a z údajov registra skládok a mapových podkladov (mapový server SGÚDŠ) je zrejmé, že v dotknutom území sa nachádza veľký počet nelegálnych antropogénnych navážok – skládok, prevažne stavebného odpadu a zemín. Mnohé z nich sa vyskytujú v nive Kysuce.

K problémom ostatných rokov sa pridáva globálne otepľovanie a z toho vyplývajúce extrémne prejavy počasia (vlny horúčav, dlhšie trvajúce a intenzívnejšie sucha, silnejšie a prudšie búrky, a pod.).

Podľa Územnej štúdie Slovenska o zmene klímy sa globálne otepľovanie môže prejavovať na našom území rastom priemerov teploty vzduchu do roku 2075 o 2 až 4 °C. Takéto klimatické zmeny neboli u nás zaznamenané počas celého holocénu a v praxi znamenajú presun teplotných pomerov Podunajskej

nížiny na Liptov. Je vysoko pravdepodobné, že negatívne ovplyvnia vodnú bilanciu, biologické výroby ako sú poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo a rybárstvo, zvýšia ohrozenie biodiverzity a rovnako ohrozenie ľudského zdravia (Lapin et al., 2006).

C.II.17 Celková kvalita životného prostredia – syntéza negatívnych a pozitívnych faktorov

Kvalitu životného prostredia širšieho záujmového územia možno považovať za relatívne priaznivú. Región nepatrí do žiadnej zo 7 environmentálne najviac zaťažených oblastí SR. Podľa Environmentálnej regionalizácie SR (Klinda a kol., 2016) územie spadá do regiónu 1. environmentálnej kvality, ktorý pokrýva predovšetkým prostredie vysokej kvality (1. stupeň), pričom v okrajových častiach (juh záujmového územia) sa môže vyskytnúť prostredie vyhovujúce (2. stupeň). Lokálne sú prítomné aj enklávy prostredia mierne narušeného (3. stupeň). V posudzovanom území ide o lokality v blízkosti výrobných areálov, na plochách bývalých výrobných areálov, na skládkach odpadu (najmä rozsiahla skládka tuhého komunálneho odpadu pri ČOV) a v zóne, kde sú evidované environmentálne záťaže, t. j., na pravom brehu rieky Kysuca. V posudzovanom území patrí k narušeným enklávam z hľadiska faktorov pohody a kvality života človeka aj cesta I/11, ktorá je zdrojom hluku, vibrácií a emisií.

Pre potreby hodnotenia zraniteľnosti jednotlivých zložiek prostredia dotknutého územia bolo zvolené hodnotenie 5-stupňovou škálou:

1. – kriticky zraniteľné prostredie,
2. – vysoko zraniteľné prostredie,
3. – stredne zraniteľné prostredie,
4. – mierne zraniteľné prostredie,
5. – málo zraniteľné prostredie.

C.II.17.1 Zraniteľnosť horninového prostredia

Pri hodnotení zraniteľnosti horninového prostredia z hľadiska aktivity v prírodnom prostredí sa predpokladá možnosť pôsobenia nasledujúcich faktorov zraniteľnosti:

- zmena morfológie povrchu terénu – reliéfu,
- zmena hladiny podzemnej vody, príp. hydrogeologického režimu,
- zmena vlhkosti a teploty hornín,
- seizmické, alebo iné otrasy,
- mechanická a chemická degradácia hornín,
- premiestňovanie rozvoľnených hornín vodnou, veternou, alebo inou silou,
- sedimentácia horninového prostredia vo vodnom, alebo suchom prostredí,
- ukladanie odpadov a iných antropogénnych materiálov,
- odkrytie horninového prostredia povrchovou ťažbou nerastných surovín.

Pôsobenie a intenzita uvedených faktorov na horninové prostredie je dané geologicko-tektonickou stavbou územia, inžinierskogeologickými, hydrogeologickými, geomorfologickými a klimatickými pomermi územia, pričom ich možno zhrnúť pod spoločný názov - geodynamické procesy.

Územie dotknuté stavbou diaľnice D3 bolo preskúmané v podrobnej etape inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu. V rámci neho boli identifikované vlastnosti horninového prostredia, ktoré môžu mať vplyv na technické riešenie navrhovanej stavby a boli navrhnuté primerané opatrenia potrebné na zabezpečenie stability územia a únosnosti podlažia. Stavba nevyvolá v území zhoršenie existujúceho stavu horninového prostredia (napr. rozsiahle zosuvy a svahové deformácie, atď.). Celkovú mieru zraniteľnosti horninového prostredia v záujmovom území môžeme hodnotiť ako mierne zraniteľnú.

Citlivosť reliéfu závisí od tvaru povrchu, jeho horizontálnej členitosti, energie reliéfu, geologickej stavby a pôsobiacimi reliéfortvornými procesmi. Hodnotená stavba bude v najväčšej možnej miere využívať a zohľadňovať prirodzený charakter súčasného reliéfu a do okolitého prostredia bude umiestnená predovšetkým pomocou násypov na rovine v nive Kysuce, premostení údolí vodných tokov a výkopov v častiach, kde sa trasa diaľnice zarezáva do príľahlých svahov Kysuckej vrchoviny. Citlivosť reliéfu hodnotíme ako mierne zraniteľnú.

C.II.17.2 Zraniteľnosť povrchových a podzemných vôd

Zraniteľnosť povrchových vôd z hľadiska znečistenia závisí od prietoku, viac zraniteľné sú menšie vodné toky s nízkym prietokom (riedenie vôd je malé), ako rieka Kysuca, ktorej prietoky sú podstatne väčšie. Trasa diaľnice D3 vedie cez inundačné územie Kysuce a z dôvodu výstavby mostných objektov vyžaduje úpravy koryta na krátkych úsekoch. Z hľadiska zásahu do režimu sú povrchové toky vysoko zraniteľné.

Z dotknutých vodných tokov predstavujú v súčasnosti Vadičovský potok - vodný útvar SKV0148, Neslužanka - vodný útvar SKV0287 a Rudinský potok - vodný útvar SKV0294 výrazne zmenené vodné útvary aj rieka Kysuca – vodný útvar SKV0032, bol identifikovaný prioritizáciou na revitalizáciu s cieľom dosiahnuť dobrý ekologický stav v plánovacom období 2021 – 2027. Podľa opatrení Plánu manažmentu čiastkového povodia Váhu v rámci implementácie RSV2000/60/ES a ďalších je dôležité najmä celkové zlepšenie hydrologických podmienok vodných útvarov, zachovanie alebo zlepšenie morfológie, pozdĺžnej kontinuity a laterálnej konektivity vodných tokov, t.j. interakcia s podzemnými vodami, zohľadnenie zmeny klímy (sucho, príválové dažde), ochrana pred povodňami a znečistením vôd.

V projektovej dokumentácii sú preto pri zásahoch do horninového prostredia a morfológie priľahlých vodných tokov navrhované také zmierňujúce opatrenia, že zmeny nepredstavujú riziko nedosiahnutia dobrého stavu útvarov povrchových vôd a podzemnej vody kvartérneho útvaru SK1000500P do roku 2027. V prípade predkvartérneho útvaru podzemnej vody SK 2001800F, ktorý je v zlom kvantitatívnom stave, sa aplikuje výnimka podľa článku 4(4) ES (kombinácia technickej ne realizovateľnosti v danom časovom období, ekonomické dôvody, neprimerane vysoké zaťaženie pre spoločnosť a tiež z dôvodu že ide o viaceré vplyvy a vyriešenie časti problémov, nemusí zabezpečiť dosiahnutie cieľa).

Navrhovaná stavba sa nachádza v Chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky, v ktorej sú podmienky ochrany podzemnej vody, obdobne ako aj v ochranných pásmach priľahlých vodárenských zdrojov, legislatívne určené a projektovaná stavba diaľnice D3 a súvisiacich objektov ich rešpektuje a zohľadňuje z hľadiska technického riešenia aj metodických postupov výstavby. Ich dodržiavanie z hľadiska životného prostredia vrátane vôd bude počas výstavby kontrolované prostredníctvom environmentálneho a hydrogeologického dohľadu v miestach, kde to budú miestne podmienky vyžadovať, napríklad budovanie retenčných nádrží, mostov, zárezov a pod.

Povrchové vody môžu byť ovplyvňované aj počas prevádzky znečistenou zrážkovou vodou zo samotného telesa diaľnice. Na novovybudovanej diaľnici D3 bude odpadová dažďová voda odvádzaná cez kanalizačný systém do odlučovačov ropných látok a po prečistení cez retenčné nádrže regulovaným odtokom do recipienta, ktorým je rieka Kysuca. Týmto spôsobom je zabezpečená ochrana kvality a režimu povrchových vôd. Zraniteľnosť povrchových vôd hodnotíme pri využití navrhovaných opatrení ako mierne zraniteľné.

Zraniteľnosť podzemných vôd závisí od troch faktorov:

- koeficientu priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov,
- hĺbky hladiny podzemnej vody,
- druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy.

Najviac zraniteľné sú podzemné vody vo vyhlásených PHO vodárenských zdrojov. V úsekoch ochranných pásiem vodných zdrojov a priľahlých plôch bude odvedenie zrážkových vôd z telesa diaľnice D3 zabezpečovať 9 samostatných potrubných stokových systémov (K, L, M, N, O, P, R, S, T, U) odvádzajúcich zrážkové vody z projektovaných ciest cez odlučovače ropných látok (ďalej ORL) a retenčné nádrže do príslušného recipientu. Mostné objekty diaľnice budú odvodnené samostatným potrubným systémom (resp. odvodňovacími žľabmi), ktoré sú súčasťou mostov. Odvodňovací systém mostov bude zaústený do stokovej siete kanalizácie.

C.II.17.3 Zraniteľnosť pôd

Miera zraniteľnosti pôdy v hodnotenom území sa bude prejavovať v zmene fyzikálnych, chemických a biologických vlastností pôdy. Zraniteľnosť pôdy sa bude prejavovať v zmene nasledujúcich znakov a vlastností pôdy:

- fyzikálne vlastnosti (zhutnenie, deštrukcia, nadmerná aerácia, prekryv, zamokrenie),
- chemické vlastnosti (zasoľovanie, toxicita, zvýšený obsah nebezpečných látok – ropné produkty),
- biologické vlastnosti (znížená nitrifikácia alebo mineralizácia v dôsledku zničenia časti pôdneho edafónu účinkom exhalátov).

Z hľadiska uchovania produkčnej a krajinárskej hodnoty, ako aj relatívnej tolerancie antropogénnej činnosti (odolnosti) sú pôdy v hodnotenom území charakterizované ako stredne zraniteľné prostredie.

C.II.17.4 Zraniteľnosť ovzdušia

Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že zraniteľnosť ovzdušia súvisí predovšetkým s tendenciou kumulácie nežiaducich látok v ovzduší (najmä v spodnej časti atmosféry) a so zhoršenými podmienkami na ich rozptyl. Tieto podmienky sú priamo závislé na cirkulácii vzdušných mäs (vetrateľnosť, resp. periodicita výmeny vzdušných mäs), ktorá je zasa podmienená v lokálnej mierke predovšetkým topoklimatickými podmienkami.

Posudzované územie nie je zaradené medzi oblasti vyžadujúce osobitnú ochranu ovzdušia podľa § 9 zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Znečistenie ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami CO, NO_x a PM₁₀ je minimálne, znečistenie SO₂ je mierne. Negatívny dopad na kvalitu ovzdušia v záujmovom území má hlavne intenzívna automobilová doprava, ktorá je v okrese Kysucké Nové Mesto najintenzívnejším zdrojom znečisťovania ovzdušia. V súčasnosti je situácia najmä na ceste I/11 z hľadiska plynulosti dopravy nepriaznivá, v denných špičkách sa prejavuje vytváraním kongescií. Pre posúvanie vozidiel v kolóne je aktuálny režim „stop & go“, čo zvyšuje podiel znečisťovania ovzdušia z dopravy.

V dotknutých obciach kvalitu ovzdušia nepriaznivo ovplyvňujú aj lokálne vykurovacie systémy, využívajúce v značnej miere pevné palivá, čo sa odráža na nepriaznivej imisnej situácii vo vykurovacom období. Pomerne vysoký je podiel spaľovania dreva, čo sa prejavuje vo zvýšených koncentráciách PM₁₀. Problémom je aj časté spaľovanie bioodpadu zo záhrad a polí, najmä v jarnom a jesennom období. Vzhľadom na to, že ide o prízemné zdroje znečisťovania ovzdušia, nepriaznivé situácie sa vyskytujú predovšetkým v inverznom období. Pomerne členitý terén posudzovaného úseku diaľnice D3 (v širšom záujmovom území) dáva predpoklad k vytváraniu inverzií so zhoršenými rozptylovými podmienkami, pretože kotlina tu je ohraničená svahmi pahorkatiny, s relatívnymi výškovými rozdielmi 50 – 150 m a údolie v predmetnom úseku dosahuje šírku 1000 – 1500 m. Z hľadiska zraniteľnosti hodnotíme ovzdušie dotknutého územia ako mierne zraniteľné.

C.II.17.5 Zraniteľnosť fauny a flóry a ich biotopov

Vegetácia a živočíšstvo sú najzraniteľnejšími zložkami prírodných ekosystémov. Deštrukčné zásahy do živých systémov spôsobujú ich degradáciu, nezvratné zmeny, alebo aj úplný zánik. Vegetácia je zraniteľná priamymi vplyvmi (odstránením pred a počas výstavby diela), ale aj nepriamo (zmenou podmienok života a vystavením pôsobeniu expanzívnych a inváznych druhov). Živočíšstvo je zraniteľné priamou likvidáciou, ale aj likvidáciou vhodných stanovišť, v ktorých je schopné úspešne prežívať. Z tohto pohľadu sú kriticky zraniteľné prirodzené biotopy a druhy, ktoré sú v širšej oblasti predmetom ochrany v sústave chránených území európskej siete Natura 2000 a národnej siete chránených území. Z hľadiska stability lesných ekosystémov predstavuje negatívny zásah do lesných porastov odstránenie porastového plášťa, čím dochádza k oslabeniu lesa, a tým aj k zníženiu odolnosti voči biotickým, ale najmä abiotickým disturbančným činiteľom (napr. viator). Odlesnenie zvyšuje riziko zavlečenia a rozšírenia inváznych rastlín šíriacich sa semenami (napr. zlatobyl' kanadská (*Solidago canadensis*), hviezdnik ročný (*Erigeron annuus*). Z hľadiska zraniteľnosti hodnotíme biotickú zložku životného prostredia ako vysoko zraniteľné prostredie.

C.II.17.6 Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka

Za základné faktory pohody a kvality života považujeme najmä kvalitu bývania a kvalitu základných prvkov životného prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia (hluk a vibrácie) a iné subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia.

Líniové stavby pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí stresovými faktormi, najmä zásahom do súkromného vlastníctva, hlukom a znečistením ovzdušia, bariérovým vplyvom a záberom plôch s rekreačným využitím.

V rámci návrhu diaľnice D3 sa navrhujú však aj objekty, ktoré zlepšujú súčasný stav, napr. vhodnejšie prístupy na jednotlivé parcely; chodníky a rampy pre peších, ktoré v súčasnosti chýbajú; prekládajú sa zastávky hromadnej dopravy; upravujú sa vstupy na pozemky; navrhujú sa preložky prerušených poľných ciest; na objektoch stavby sa navrhujú protihlukové opatrenia. Tieto návrhy zvyšujú bezpečnosť a komfort bývania obyvateľstva. Faktory pohody a kvality života človeka počas výstavby diela patria k faktorom, ktoré sa hodnotia ako vysoko zraniteľné.

C.II.18 Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala

Nerealizáciou diaľnice D3 by sa nedodržali návrhy niekoľkých strategických dokumentov (od lokálnej až po európsku úroveň) zameraných obsahovo na územný rozvoj, špeciálne na dobudovanie chýbajúcej dopravnej infraštruktúry.

Absencia diaľnice D3 je v hodnotenom úseku dlhodobo traumatizujúcou skutočnosťou, intenzívne sa týka občanov, ktorí vyjadrili nesúhlas s danou situáciou prostredníctvom petície a niekoľkými oficiálnymi protestmi, blokovaním dopravy, snahu o zlepšenie situácie deklarovali opakovaným zasielaním svojich postojov a požiadaviek na Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

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 také technické, bezpečnostné a kapacitné parametre, ktoré sú už v súčasnosti nevyhovujúce, a teda nespĺňajú požadované nároky pre výhľadové dopravné zaťaženie.

C.II.18.1 Vplyvy na obyvateľstvo

V prípade nerealizácie diaľnice D3 v posudzovanom úseku by sa neriešili naliehavé problémy verejného záujmu sociálnej, ale aj ekonomickej povahy.

Vysoká intenzita dopravy na ceste I/11 spôsobuje nadmerný hluk, otrasy, negatívne vplyva na kvalitu ovzdušia. Nepriaznivo sú ovplyvnení obyvatelia dotknutých sídiel Brodno, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Budatínska Lehota, Povina a Kysucký Lieskovec, ktorými cesta I/11 prechádza. Hustá doprava znemožňuje prechádzanie z jednej strany cesty na druhú v zastavanom území, zvyšuje sa riziko kolízií a dopravných nehôd.

Pozemná doprava bude aj naďalej predstavovať vysoké riziko ohrozenia zdravia a bezpečnosti ľudí, najmä obyvateľov obce Radoľa a okresného mesta Kysucké Nové Mesto. Obyvatelia žijúci na ľavom brehu rieky Kysuca denne využívajú infraštruktúru a služby, ktoré sú situované na pravom brehu rieky Kysuca v Kysuckom Novom Meste. Sú teda nútení denne riskovať a prechádzať cez frekventovanú cestu I/11.

V prípade nerealizácie diaľnice D3 by bolo nutné pristúpiť k realizácii technických opatrení nulového stavu, t.j. vykonať stavebné úpravy cesty I/11 s cieľom zlepšiť nepriaznivý dopad dopravy na životné prostredie. Vzhľadom na limitujúcu priestorovú kapacitu existujúceho dopravného koridoru by boli stavebné úpravy spojené so značným zásahom do existujúcej zástavby a do úvahy prichádza aj demolácia určitých objektov.

C.II.18.2 Doprava

(vypracované na podklade: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bola v časti Podklady a prieskumy vypracovaná príloha Doprava – dopravný model (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

V prípade, že by nebola realizovaná diaľnica D3, doprava by naďalej využívala existujúcu cestnú sieť – v uvedenom prípade cesty zahrnuté do dopravného modelu. Pre súčasnú cestnú sieť je príznačné, že prechádza intravilánovými úsekmi a účinky dopravy negatívne vplyvajú na obyvateľstvo obcí.

Negatívne sa prejavujú aj existujúce technické parametre, predovšetkým smerové a šírkové parametre.

Intenzity dopravy na ceste I/11 bez realizácie diaľnice D3 v roku 2030 znázorňuje nasledujúca tab.č. 48.

Na jednotlivých sčítacích úsekoch dosahuje intenzita dopravy až 28 220 voz/24 hod. Podiel nákladnej dopravy tvorí 22,2 %.

Tab.č. 48 Intenzity dopravy na ceste I/11 bez realizácie diaľnice D3 v roku 2030

2030 bez projektu RPDÍ voz/24 hod						
cesta	sč.úsek	od	do	OA	NA	spolu
I/11	90309	Žilina	kri.s III/2055	21930	6290	28220
I/11	90308	kr.s III/2055	privádzač KNM	20340	6270	26610
I/11 intr.	90292	privádzač KNM	kr.s III/2054, III/2052	13420	4880	18300
I/11	90280	kr.s III/2054, III/2052	III/2053, koniec intr.KNM	11320	5140	16460
I/11	90290	III/2053, koniec intr.KNM	kri.s III/2051 (Kysucký Lieskovec)	14150	5630	19780

Vývoj dopravného zaťaženia riešenej oblasti pre stav bez realizácie diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ale s realizovaným nadväzujúcim úsekom D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica predstavujú nasledujúce tabuľky, ktoré sú prepisom tabuľkovým vyjadrením kartogramov pre vybrané časové horizonty 2030 (rok predpokladaného uvedenia všetkých stavieb do prevádzky) a 2050 (vzdialený horizont prognózy).

Tab.č. 49 Intenzity dopravy v roku 2030, bez realizácie diaľnice D3 (s vybudovaným nadväzujúcim úsekom stavby D3)

2030 bez projektu (D3 KNM - OSC, v prevádzke) RPDÍ voz/24 hod						
cesta	sč.úsek	od	do	OA	NA	spolu
I/11	90309	Žilina	kri.s III/2055	21910	6080	27990
I/11	90308	kr.s III/2055	privádzač KNM	19490	6050	25540
I/11 intr.	90292	privádzač KNM	kr.s III/2054, III/2052	19930	6160	26090
I/11	90280	kr.s III/2054, III/2052	III/2053, koniec intr.KNM	12090	5140	17230
I/11	90290	III/2053, koniec intr.KNM	kri.s III/2051 (Kysucký Lieskovec)	16010	5640	21650

Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Tab.č. 50 Intenzity dopravy v roku 2050, bez realizácie diaľnice D3 (s vybudovaným nadväzujúcim úsekom stavby D3)

2050 bez projektu (D3 KNM - OSC, v prevádzke) RPDÍ voz/24						
cesta	sč.úsek	od	do	OA	NA	spolu
I/11	90309	Žilina	kri.s III/2055	22550	7610	30160
I/11	90308	kr.s III/2055	privádzač KNM	20060	7580	27640
I/11 intr.	90292	privádzač KNM	kr.s III/2054, III/2052	20510	7710	28220
I/11	90280	kr.s III/2054, III/2052	III/2053, koniec intr.KNM	12170	6130	18300
I/11	90290	III/2053, koniec intr.KNM	kri.s III/2051 (Kysucký Lieskovec)	16190	7070	23260

Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Predpokladá sa postupný nárast intenzity dopravy a nárast počtu nákladných vozidiel v dopravnom prúde.

Kapacitné posúdenie úsekov cesty I/11 na výhľadové obdobie pre nulový stav bolo spracované v dokumentácii „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 v rámci časti I. Dokumentácia prieskumov, časť I.02 Dopravno – inžinierske podklady

(DOPRAVOPROJEKT, a.s., 11/2020“. Dopravné zaťaženie na ceste I/11 pre výhľadové obdobie rok 2046 dosahovalo intenzity 20-30 tis. vozidiel denne s podielom nákladnej dopravy 19-29 %.

Tab.č. 51 Kapacitné posúdenie úsekov cesty I/11 na výhľadové obdobie pre nulový stav

Cesta	od	do	2026	2036	2041	2046
extravilán			Funkčná úroveň (-)			
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	F	F	F	F
I/11	Oškerda	Radoľa	F	F	F	F
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	F	F	F	F
intravilán			Rezerva kapacity (voz/h)			
I/11	KNM – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	-	-	-	-
			2166	2212	2283	2341
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	-	-	-	-
			1163	1206	1265	1300

Z výhľadového dopravného zaťaženia spracovaných dokumentácií vyplýva, že úseky cesty I/11 majú prekročenú svoju únosnosť už na začiatku posudzovaného obdobia. Funkčná úroveň vychádza s hodnotou F, čo znamená rozpad prúdu vozidiel. V zmysle TP 16/2015 Výpočet kapacít pozemných komunikácií takéto prípady nastávajú napr. pri dopravnej nehode alebo ak sa vyskytne kongescia v dopravnom prúde a počet prichádzajúcich vozidiel je väčší, ako môže prejsť sledovaným úsekom a v predpokladaných situáciách napr. špičkových hodinách. Doprava kolabuje, t.j. dochádza k jej zastaveniu a vytváraní zápchy a tvoria sa kolóny vozidiel v spätnom smere pohybu dopravného prúdu, pričom sa strieda posúvanie a zastavovanie. Táto situácia sa opäť vyrieši až po podstatnom znížení intenzity dopravného prúdu. Úsek je preťažený.

Riešením tohto dlhodobého nepriaznivého stavu je výstavba kapacitnej diaľnice D3.

C.II.18.3 Hluk

Trend nárastu dopravy v posledných rokoch má za následok kontinuálne zhoršovanie hlukových pomerov v okolí ciest, so stúpajúcim trendom. V minulosti bola majoritná časť hluku spôsobovaná predovšetkým hospodárskymi vozidlami a autobusovou dopravou. To malo vplyv aj na intenzity dopravy v dennej, večernej a nočnej dobe. Odbúranie nákladnej železničnej dopravy má za následok transport komodít po cestnej sieti, ktorý je rozložený na obdobie celého dňa, čo má negatívny vplyv na okolitú zástavbu. Trend nárastu dopravy je spojený s investíciami ako sú priemyselné parky, logistické centrá, či už v riešených lokalitách alebo v návaznosti na dopravne prepojené blízke okolie.

V rámci posúdenia hlukových pomerov na stavbe D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač (DSP/DRS, Akustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Žilina, 02/2020) boli vykonané merania „in situ“, ktoré preukázali už v súčasnosti prekročenie limitov hluku z pozemnej dopravy v lokalite rodinných domov cca 25 m od budúcej stavby privádzača a cca 600 m od terajšej cesty I/11 na ulici Cesta do Rudiny vo všetkých referenčných časových intervaloch.

Ak by diaľnica D3 nebola vybudovaná, bolo by potrebné preveriť hladiny hluku a minimalizovať vplyv hluku v okolí existujúcich komunikácií. V prípade prekročenia limitov by bolo potrebné realizovať opatrenia na zmiernenie a elimináciu nepriaznivého vplyvu hluku vo vnútornom prostredí budov. To by si vyžiadalo úpravy na fasádach príľahlých rodinných domov - výmena okien a zabudovanie zariadenia na nútené vetranie tam, kde na základe meraní bola preukázaná vyššia hladina hluku, ako je prípustná.

Realizácia protihlukových stien je možná len obmedzene, zväčša na pozemkoch súkromných vlastníkov budov ako časť ich oplotenia. Účinnosť protihlukových stien a vhodnosť ich umiestnenia je podmienená ich vzdialenosťou od osi komunikácie a rozhľadovými pomermi v priestore komunikácie.

C.II.18.4 Vplyvy na ovzdušie

V prípade, že diaľnica D3 nebude realizovaná, bude vplyvom narastajúcej intenzity dopravy narastať postupne znečistenie ovzdušia v bezprostrednej blízkosti cesty I/11 emisiami škodlivých látok najmä NO_x, CO a tuhých znečisťujúcich látok.

Súčasný stav tiež nerieši otázku klimatickej zmeny, ktorej častými sprievodnými javmi sú extrémne klimatické situácie.

C.II.18.5 Vplyvy na pôdy

Nevybudovanie diaľnice D3 nemá na pôdy žiadny vplyv. Na okolitých pôdach budú naďalej prebiehať procesy postupnej fyzikálnej a chemickej degradácie v závislosti od vlastností pôd a spôsobu obhospodarovania plôch. Možný je záber pôd v súvislosti s prípadným rozširovaním, alebo preložkami ciest podľa lokálnych potrieb.

C.II.18.6 Vplyvy na vodu

Nerealizácia diaľnice nemá vplyv na stav útvarov povrchových a podzemných vôd. V území budú povrchové toky a podzemné vody naďalej ovplyvňované rôznymi zdrojmi znečistenia, najmä z poľnohospodárstva a starých priemyselných prevádzok a environmentálnych záťaží. Nové činnosti v území musia zlepšovať stav znečistenia útvarov vôd, alebo ho aspoň nezhoršovať. Činnosti v CHVO sú limitované podmienkami zákona o vodách.

C.II.18.7 Vplyvy na biotu

Vysoká intenzita premávky na ceste I/11 bude mať za následok aj zvyšovanie mortality živočíchov, pre ktoré sa cesta I. triedy stane neprekonateľnou prekážkou v území, ktoré je využívané na migráciu zveri. O vysokej frekvencii výskytu zveri v území nasvedčuje viacero lokalít, kde dochádza ku kolíziám s dopravou na ceste I/11. V prípade nevybudovania diaľnice D3 s vhodnými objektmi pre migráciu (mosty, ekodukty, priepusty), ktoré umožnia bezkolízny prechod zveri, možno očakávať zvýšenie počtu dopravných kolízií so zverou na ceste I/11.

C.II.18.8 Funkčné využitie územia a sídla

Zvyšujúca intenzita dopravy by si časom vynútila rozšírenie cesty, čo by si vyžiadalo záber poľnohospodárskych a lesných plôch a v niektorých lokalitách aj demoláciu zástavby, a teda aj zmeny vo funkčnom využívaní územia. Vibrácie spôsobené vysokou intenzitou dopravy s vysokým podielom ťažkej dopravy v blízkosti stavieb domov môže spôsobovať ich poškodzovanie. Z hľadiska sídiel by došlo k celkovému zníženiu kvality životného prostredia v nich vplyvom vysokej intenzity dopravy, a z toho vyplývajúceho hluku, emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia a pôsobenia bariérového efektu cesty I/11.

C.II.19 Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

(čiastočne prevzaté z: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Pre dotknuté územie uvažovanej stavby diaľnice D3 bola v minulosti vypracovaná územno-plánovacia dokumentácia rôznych stupňov.

Územný plán Žilinského samosprávneho kraja

Pre VÚC Žilinského kraja bola vypracovaná územnoplánovacia dokumentácia v roku 1998. *Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja* (ÚPN VÚC ŽK) bol schválený uznesením vlády SR č. 359 zo dňa 26.05.1998. Jeho záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 223/1998 Zb. K ÚPN VÚC Žilinského kraja boli postupne vypracované zmeny a doplnky (ZaD):

- ZaD ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2005, záväzná časť Zmien a doplnkov bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 27.4.2005 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením (VZN) Žilinského samosprávneho kraja č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.
- ZaD č.2 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2006, záväzná časť Zmien a doplnkov č. 2 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja uznesením č. 7 zo dňa 4.9.2006 ako dodatok 1 k VZN č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.

- ZaD č.3 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2009 riešili problematiku rekreácie a turizmu. Závazná časť Zmien a doplnkov č. 3 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 17.3.2009 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením Žilinského samosprávneho kraja č. 17/2009 o záväzných častiach Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN VÚC ŽK.
- ZaD č.4 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2011. V roku 2011 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 4a územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja, ktorých cieľom bolo upresnenie záberov poľnohospodárskej pôdy pre diaľnicu D3 a priemyselný park Liptov II v smernej časti uvedenej územnoplánovacej dokumentácie. Závazná časť Zmien a doplnkov č. 4 bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením Žilinského samosprávneho kraja č. 26/2011 zo dňa 27.6.2011.
- ZaD č.5 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2018, hlavným cieľom vypracovania ZaD č.5 bola aktualizácia legislatívneho nástroja potrebného pre budovanie cyklotrás v regióne Žilinského samosprávneho kraja.
- V súčasnosti sa spracováva Územný plán regiónu Žilinského kraja (AŽ PROJEKT s.r.o., 07/2022), ktorý momentálne prebieha procesom posudzovania vplyvov strategického dokumentu v zmysle platnej legislatívy.

Trasa diaľnice D3 je zakomponovaná a schválená v Územnom pláne VÚC Žilinského kraja. Územný plán VÚC Žilinského kraja je nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou pre územnoplánovacie dokumentácie jednotlivých miest a obcí.

V roku 2023 je v procese prípravy úplne nový Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja. Diaľnica D3 je trasovaná v stabilizovanej polohe, odpovedajúcej súčasne platnému ÚPN-VÚC-ŽSK. Trasa vedie vymedzeným koridorom pre umiestnenie diaľnice, rovnako tak poloha križovatiek a trasy sprievodných komunikácií. Rozdiel je v návrhových kategóriách, kedy ÚPN-VÚC-ŽSK uvažuje návrhovú kategóriu diaľnice D3 D26,5/120-100, pričom posudzovaný variant je projektovaný v kategórii D24,5/80.

Návrh ÚPN-VÚC-ŽSK (07/2022) taktiež nereflektuje posledné zmeny v projekte diaľnice D3, napr. zobrazený je tunel Kysuca, s ktorým sa už neuvažuje, namiesto neho je prechod ponad Radol'u a Kysucké Nové Mesto riešený mostnými objektmi (SO 233; 237; 247).

Návrh nového ÚPN-VÚC-ŽSK by mal zohľadniť schválené zmeny v návrhu diaľnice D3, ktoré sú podporené viacerými relevantnými dokumentáciami.

Územné plány dotknutých obcí

Žilina - Územný plán mesta Žilina (ďalej len ÚPN-M Žilina) bol schválený uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 15/2012 dňa 20.02.2012. V súčasnej dobe sú platné Zmeny a doplnky č. 9, schválený 6/2022.

Návrh D3 zasahuje do územia mestských štvrtí Považský Chlmec, Brodno, Budatín, Vranie.

Podľa ÚPN-M Žilina sú diaľnica D3 v kompletnej trase, diaľničné križovatky a privádzače, sprievodné komunikácie I/11 a I/12 verejnoprospešné stavby.

Navrhnutá trasa diaľnice D3, kategórie D 24,5/80, vedie v koridore existujúcej cesty I/11 a je v súlade s územným plánom mesta. V územnom pláne je taktiež obsiahnutá mimoúrovňová križovatka Žilina-Brodno a novostavba cesty I/11, kategórie C 11,5/80, vedená paralelne s D3 a súvisiacou komunikáciou pre obsluhu územia.

Dochádza k drobným odchýlkam v trase pridruženej komunikácie, ktorá sa lokálne odchyľuje od trasy vymedzenej v územnom pláne.

Kysucké Nové Mesto - mesto Kysucké Nové Mesto má aktuálne platný Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto, Zmena a Doplnok č. 3, schválený uznesením Mestského zastupiteľstva č. 199/2021 zo dňa 09.12.2021, záväzná časť vyhlásená VZN č. 5/2021, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 24.12.2021, ďalej len ÚPN-M KNM.

Podľa ÚPN-M KNM sú diaľnica D3, zberné a obslužné komunikácie, vrátane podliehajúcich na rekonštrukciu, verejnoprospešné stavby.

Navrhnutá trasa diaľnice D3, kategórie D 24,5/80, vedie v koridore, ktorý je v súlade s navrhnutou trasou. ÚPN-M KNM, Zmena a Doplnok č. 2 z roku 2018 mení riešenie zo skôr uvažovaného tunelového

riešenia na povrchové (estakádové), ktoré je aktuálne sledovaným riešením. V ÚPN-M KNM je zahrnutá aj stavba mimoúrovňovej križovatky Kysucké Nové Mesto a privádzača III/2052 diaľničná križovatka KNM - Nesluša - B3 MZ 8,5(8,0)/50, (C 7,5/60).

Povina – obec Povina, predstavuje obec do 2000 obyvateľov, má vypracovaný Územný plán obce Povina (Ing. arch. Fecaninová) s neznámym dátumom schválenia. Posúdenie bolo vykonané iba na základe poskytnutej situácie, bez textovej časti ÚP.

Navrhovaná trasa diaľnice D3 je umiestnená do vyhradeného koridoru pre diaľnicu D3, ktorý je v územnom pláne zakreslený ešte ako Diaľnica D18.

Rudinka - obec Rudinka má územný plán schválený uznesením Obecného zastupiteľstva č. 30/2021 zo dňa 09.11.2021, záväzná časť vyhlásená VZN č. 1/2021, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 24.11.2021.

Teleso diaľnice D3 sa priamo netýka obce Rudinka. Územia obce sa týkajú iba sprievodné stavby. V mieste futbalového ihriska bude vybudovaná poľná cesta.

Navrhnutá poľná cesta je v kolízii s navrhnutou plochou verejnej zelene.

Radoľa – obec Radoľa, predstavuje obec do 2000 obyvateľov, má platný územný plán, schválený uznesením Obecného zastupiteľstva č. 9/114 zo dňa 23.03.2000. Posúdenie bolo vykonané na základe poskytnutej situácie, bez textovej časti ÚP.

Navrhovaná trasa diaľnice D3 je umiestnená do vyhradeného koridoru pre diaľnicu D3, ktorý je v územnom pláne zakreslený ešte ako Diaľnica D18.

Kysucký Lieskovec – obec Kysucký Lieskovec má aktuálne platný Územný plán obce Kysucký Lieskovec, Zmeny a Doplnky č. 1, schválený uznesením Obecného zastupiteľstva č. 333/2021 zo dňa 30.8.2021, záväzná časť schválená 2.9.2021, ďalej len ÚP-O KL.

Na územie ÚP-O KL zasahuje koniec stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto a začiatok stavby Diaľnica D3 Kysucké Nové mesto – Oščadnica.

Podľa ÚP-O KL je výstavba diaľnice D3 a súvisiacej preložky cesty I/11 verejnoprospešnou stavbou.

Navrhnutá trasa diaľnice D3 a preložky I/11, vedie v koridore, ktorý je v súlade s navrhnutou trasou. Diaľnica D3 je v ÚP-O KL vedená v kategórii 24,5/100(80), I/11 ako C11,5/80.

Tab.č. 52 Súlad s ÚPD pre stabilizovaný variant

Územie	Stabilizovaný variant
Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja	v nesúlade
k.ú. mesta Žilina	v nesúlade
k.ú. obce Rudinka	v nesúlade
k.ú. mesta Kysucké Nové Mesto	v súlade
k.ú. obce Radoľa	v súlade
k.ú. obce Povina	v súlade
k.ú. obce Kysucký Lieskovec	v súlade

Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

C.III. HODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A ODHAD ICH VÝZNAMNOSTI

C.III.1 Vplyvy na obyvateľstvo

C.III.1.1 Vplyv hluku z dopravy na obyvateľstvo

Hluk možno definovať ako nežiaduci zvuk, vyvolávajúci pocit rušivého až nepríjemného vnemu, ktorý má vo všeobecnosti nepriaznivý účinok. V urbanizovanom prostredí pôsobia škodlivé účinky hluku prakticky bez časového obmedzenia na všetky časti populácie bez ohľadu na vek, pohlavie, či zdravotný stav. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky zdanlivo znesiteľných hladín hluku sa prejavujú až po dlhšom

pôsobení, kedy už vyvolajú trvalé narušenie organizmu. Vysoké hladiny hluku sa prejavajú okamžite. Základnými dôsledkami hluku sú:

- akútne alebo chronické organické poškodenie sluchového orgánu s následným ireverzibilným poškodením sluchu,
- funkčné poškodenie sluchu s posunom sluchového prahu – nahluchlosť,
- zvýšená náchylnosť na kŕče a poruchy spánkového cyklu,
- prejavy subjektívneho pocitu obťažovania, rozmrzenosť, ťažkosti so sústredovaním sa, zníženie produktivity práce a ďalšie.

Vnímanie hluku je však subjektívny pocit, ktorý sa môže odlišovať vysokou mierou individuality. Pre pôsobenie hluku v subjektívnej oblasti boli zavedené štyri diferencované pojmy pre charakterizáciu účinku na človeka. Sú to:

- rušenie, pričom hluk interferuje s ďalšou činnosťou (spánkom, duševnou prácou, rečovou komunikáciou a pod.),
- rozladenosť a pocit nepohodlia, ktorý vzniká pôsobením hluku a je prežívaný negatívne postihnutým človekom, skupinou,
- hlučnosť, je subjektívnym pocitom nepatričnosti hluku v konkrétnom prostredí,
- obťažovanie, ktoré predstavuje nepriaznivé ovplyvňovanie životného prostredia, prípadne skupinových, či osobných práv.

S ohľadom na individuálne rozdiely v citlivosti možno konštatovať, že hluk je v podstate bezprahová noxa. Pri citlivých podskupinách a jednotlivcoch je preto nutné predpokladať nepriaznivé účinky aj pri hodnotách vo vonkajšom prostredí podstatne nižších, než sú úrovne expozície z hľadiska štatistickej významnosti pre celú populáciu. Podobne nie sú jednoznačné ani výsledky štúdií zameraných na vzťah hlukovej expozície a prejavov porúch duševného zdravia. Nepredpokladá sa, že hluk je priamou príčinou duševných chorôb, ale že sa pravdepodobne môže podieľať na zhoršení ich symptómov alebo urýchliť rozvoj latentných duševných porúch.

Optimálne rozmedzie hlukovej hladiny z hľadiska pohody pri práci a odpočinku je v rozsahu od 40 dB do 60 dB.

Vplyv hluku z dopravy a stavebnej činnosti počas výstavby

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.

Tab.č. 53 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB / 1 pW od 3. januára 2006
zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB / 1 pW od 3. januára 2006
pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Zdroj: Nariadenie vlády SR č. 78/2019 Z.z.

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že 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 zrejmé, 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.

Možnosti opatrení na ochranu obyvateľstva pred nežiaducim hlukom počas výstavby sú popísané v časti C.IV.2.5. Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom.

Vplyvy hluku z dopravy a stavebnej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby hodnotíme ako významne negatívny vplyv (-3).

Vplyvy počas prevádzky

Na posudzovanie a kontrolu hluku vo vonkajšom prostredí sa ustanovujú akčné hodnoty hlukových indikátorov pre deň, večer a noc. Vo vzťahu ku riešenej hlukovej štúdii sú rozhodujúce ustanovenia vyhlášky 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 kde sa uvádzajú nasledujúce skutočnosti:

- určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná hladina A zvuku* L_{Aeq} ,
- posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty,
- prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre príslušné kategórie územia, referenčné časové intervaly a zdroje hluku sú uvedené v tabuľke nižšie,
- prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania.

Tab.č. 54 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kat. územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Hluk z dopravy				
			Pozemná a vodná doprava ^{b)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava		
					<i>L_{Aeq,p}</i>	<i>L_{ASmax,p}</i>	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:

^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.

^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.

^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Okolie je:

- 1) územie do vzdialenosti 100 m od osi príľahlej koľaje železničnej dráhy,
- 2) územie do vzdialenosti 500 m od okraja pohybových plôch letísk, územie do vzdialenosti 1 000 m od osi vzletových a pristávacích dráh a územie do vzdialenosti 1 000 m od kolmého priemetu určených letových.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je:

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ h (12 hod),
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ h (4 hod),
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ h (8 hod).

Podľa prílohy k vyhláške č. 549/2007 Z.z. hluk vo vnútornom prostredí budov sa hodnotí, najmä ak:

- preniká do chránenej miestnosti z vnútorných zdrojov,
- preniká do chránenej miestnosti z vonkajších zdrojov, napríklad cez podlažie alebo konštrukcie,
- preniká do chránenej miestnosti z vonkajšieho prostredia a pred oknami chránenej miestnosti podľa § 6 ods. 3 písm. b) sú prekračované prípustné hodnoty pre kategóriu územia II a ak sa na budove vykonali protihlukové opatrenia, ktoré zohľadňujú uvedené prekročenie.

Pre hluk prenikajúci z vonkajšieho prostredia je určujúcou veličinou ekvivalentná hladina A zvuku L_{Aeq} (dB).

Tab.č. 55 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vnútornom prostredí budov

Kategória vnútorného priestoru	Opis chránenej miestnosti v budovách	Referenčný časový interval	Prípustné hodnoty ^{g)} (dB)	
			hluk z vnútorných zdrojov ^{d)} $L_{Amax,p}$	hluk z vonkajšieho prostredia ^{e)} $L_{Aeq,p}$
A	Nemocničné izby, ubytovanie pacientov v kúpeľoch	deň večer noc	35 30 25 ^{a)}	35 30 25
B	Obytné miestnosti, ubytovne, domovy dôchodcov, škôlky a jasle ^{b)}	deň večer noc	40 40 30 ^{a)}	40 ^{c)} 40 ^{c)} 30 ^{c)}
			$L_{Aeq,p}$	
C	Učebne, posluchárne, čítárne, študovne, konferenčné miestnosti, súdne siene	počas používania	40	40
D	Miestnosti pre styk s verejnosťou, informačné strediská	počas používania	45	45
E	Priestory vyžadujúce dorozumievanie rečou, napr. školské dielne, čakárne, vestibuly	počas používania	50	50
Poznámky k tabuľke: a) Posudzovaná hodnota pre impulzový hluk, ktorý vzniká činnosťou osobných výťahov, sa stanovuje pripočítaním korekcie $K = (-7)$ dB k L_{Amax} pre noc. b) Prípustné hodnoty pre škôlky a jasle sa uplatňujú v čase ich používania. c) Posudzovaná hodnota pre hluk z dopravy v kategórii územia III podľa tabuľky č. 1 sa stanovuje pripočítaním korekcie $K = (-5)$ dB k L_{Aeq} pre deň, večer a noc. d) Prípustné hodnoty platia pre hodnotenie podľa bodu 2.1 písm. a) a b). e) Prípustné hodnoty platia pre hodnotenie podľa bodu 2.1 písm. c). Prípustné hodnoty platia pri súčasnom zabezpečení ostatných vlastností chránenej miestnosti, napríklad vetranie, vykurovanie, osvetlenie.				

Po uvedení diaľnice D3 do prevádzky sa veľká časť intenzity dopravy presunie na túto novú komunikáciu. Vzhľadom na plohu 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.

Kvantitatívnym vyjadrením miery hluku, akou bude vplývať prevádzka na diaľnici D3, sa zaoberala Hluková štúdia (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s. 10/2022).

Návrh a posúdenie protihlukových opatrení na navrhovaných a existujúcich cestných komunikáciách sa vykonáva pomocou predikcie s využitím matematického modelovania.

Na základe dopravných charakteristík a konfigurácií terénu boli metodikou *NMPB Routes 96* (vychádzajúcej z francúzskeho štandardu XPS 31-133) a programom CadnaA (verzia 2022 64bit, L42084), spočítané izofóny dopravného hluku, na celej ploche riešeného územia.

Vstupnými parametrami pre výpočet L_{Aeq} z cestnej dopravy sú:

- priemerný počet vozidiel, ktoré prejdú daným profilom komunikácie za 24 hod.,
- podiel nákladných vozidiel a autobusov v dopravnom prúde,
- rýchlosť vozidiel,
- šírka vozovky (podľa kategórie navrhovanej komunikácie),

- pozdĺžny sklon posudzovaných úsekov,
- povrch vozovky.

Vo výpočte bolo uvažované s rýchlosťou vozidiel na diaľnici $v = 130$ km/h pre osobné automobily a $v = 90$ km/h pre nákladné automobily. Výška spočítaných izofón hluku nad terénom pre celé riešené územie je 1,5 m.

Pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov boli spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc **vo výhľadových rokoch 2030, 2040**. Rozdiel medzi spočítanými izofónami hluku v roku 2030 a 2040 je vzhľadom na malý rozdiel v dopravnej záťaži obdobne malý, ba až zanedbateľný.

Výsledkom modelovania sú hlukové mapy, z ktorých je zrejma distribúcia emisií hluku v podmienkach bez protihlukových opatrení a s navrhovanými protihlukovými opatreniami (viď príloha č.4 SoH Hluková štúdia).

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 kumulatívnomu 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 fasádymi opatreniami.**

Lokalizácia, dĺžka a umiestnenie navrhovaných protihlukových opatrení je podrobnejšie uvedená v časti C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu hluku z dopravy na obyvateľstvo

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 – variant1.

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 Kysucky Lieskovec.

Variant 0

Vo variante 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).

Vplyv nulového variantu z hľadiska hluku hodnotíme ako významne negatívny (-3).

Variant 1

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, viď. C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.

Vplyv navrhovaného Variantu 1 z hľadiska vplyvu hluku na obyvateľstvo hodnotíme ako významne pozitívny (+3).

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.

C.III.1.2 Vplyv emisií z dopravy na obyvateľstvo

K hlavným faktorom, ktoré je možné z hľadiska vplyvu na zdravie obyvateľstva pokladať za významné sú predovšetkým znečisťujúce látky v ovzduší.

Znečisťujúca látka je akákoľvek v ovzduší prítomná alebo do ovzdušia vnesená látka, ktorá môže mať škodlivé účinky na zdravie ľudí a na životné prostredie.

Z hľadiska dopravy bol hodnotený ročný vplyv týchto znečisťujúcich látok:

- **Oxidy dusíka (NO_x)** – sú zmesou oxidu dusičitého NO_2 a dusnatého NO . Pri spaľovaní sa uvoľnený NO kyslíkom oxiduje na NO_2 . Je to plyn s dusivým zápachom, ktorý je postrehnuteľný od koncentrácie 0.2 až 0.4 mg.m^{-3} . Pri koncentrácii 3 až 9 mg.m^{-3} vyvoláva dráždenie dýchacích ciest. Osoby s chronickým zápalom priedušiek a astmatici sú ešte náchylnejší, ich stav sa zhoršuje už pri nižšej koncentrácii ako 3 mg.m^{-3} . V letných mesiacoch sa oxidy dusíka podieľajú na vzniku fotochemického smogu, ktorého súčasťou je prízemný ozón. Smog má dráždivé účinky na oči a dýchacie cesty. Ohrozené sú najmä deti a alergici. Prevažná časť NO_x pochádza zo všetkých spaľovacích procesov, menšia časť je produkovaná prírodnými bakteriálnymi procesmi.
- **Oxid uhoľnatý (CO)** – je bezfarebný jedovatý plyn bez zápachu, ktorý vzniká pri neúplnom alebo neefektívnom horení. Zabraňuje prístupu kyslíka do krvi. Dlhodobá expozícia môže spôsobiť poškodenie tkanív, obzvlášť ohrozené sú osoby trpiace kardiovaskulárnymi chorobami. Hlavným zdrojom je cestná doprava a spaľovacie procesy v priemysle a energetike.
Prihliadnuc na veľkú prípustnú limitnú hodnotu 10000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pre CO a jeho dlhodobé koncentrácie na Slovensku pod limitnou hodnotou nie je táto škodlivina pre cestnú dopravu ďalej vyhodnocovaná.
- **Tuhé častice a poletavý prach (PM)** – spôsobuje lokálne dráždenie očí a dýchacích ciest. Väčšie častice sú z dýchacích ciest odstránené kašľom a kýchaním, malé častice sa dostávajú do dolných dýchacích ciest a do pľúc, kde pôsobia dráždivo alebo aj toxicky, ak ide o ťažké kovy a organické látky. Na tuhé častice sa tiež môžu viazať mikroorganizmy a vytvárať cestu prenosu infekčných ochorení.
Zákon 146/2023, Z.z. v znení neskorších predpisov, definuje PM_{10} ako suspendované častice, ktoré prejdú zariadením so vstupným otvorom definovaným v referenčnej metóde STN EN 12341 na vzorkovanie a meranie, selektujúcim častice s aerodynamickým priemerom 10 mikrometrov s 50 % účinnosťou, častice $\text{PM}_{2,5}$ ako suspendované častice, ktoré prejdú zariadením so vstupným otvorom definovaným v referenčnej metóde na vzorkovanie a meranie selektujúcim častice s aerodynamickým priemerom 2,5 mikrometrov s 50 % účinnosťou.
- **Benzén (C_6H_6)** – patrí medzi aromatické uhľovodíky. Ide o bezfarebnú kvapalnú chemickú látku bez zjavného zápachu, je to vysoko prchavá a horľavá látka rozpustná vo vode. Do organizmu sa dostáva inhaláciou, konzumáciou pitnej vody a potravy. Čistý benzén je pridávaný do benzínu ako prísada na zvýšenie oktánového čísla.

- **Benzo(a)pyrén** – patrí do skupiny polycyklických aromatických uhľovodíkov, vzniká pri nedokonalom spaľovaní, je súčasťou jemnej frakcie atmosférického aerosólu. Významným zdrojom expozície obyvateľstva je fajčenie. Najvýznamnejším zdrojom emisií B(a)P je vykurovanie domácností tuhým palivom, ďalej cestná doprava a u veľkých zdrojov znečisťovania je to výroba koksu.

Vplyvy počas výstavby

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, ktorá stanovuje špecifické požiadavky a podmienky na vykonávanie vybraných osobitných činností.

Možnosti opatrení na ochranu obyvateľstva pred nežiaducimi emisiami z dopravy počas výstavby sú popísané v časti C.IV.2.4. Opatrenia na ochranu ovzdušia.

Vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie počas výstavby hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).

Vplyvy počas prevádzky

Navrhovaná diaľnica D3 s intenzívnou dopravou sa stane novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia. Výpočet koncentrácií škodlivých látok z dopravy po riešenom úseku diaľnice D3 je predmetom Exhalačnej štúdie (príloha č.7 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

Výpočet imisných príspevkov je vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky (čo je z hľadiska vplyvu vyššej dopravy na strane bezpečnosti výpočtu a ochrany zdravia). Výpočet pre obdobie uvedenia stavby do prevádzky nie je potrebný, pretože v rámci štandardného postupu sú na základe nižšej dopravnej intenzity zisťované aj nižšie hodnoty škodlivín.

Použitá metodika zohľadňuje resuspenziu tuhých častíc z povrchu komunikácií. Model nezahŕňa emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest, ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sleduje sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti na základe dodaných dopravnoinžinierskych údajov. Zohľadnená je priemerná stabilita ovzdušia.

Závery emisnej štúdie

Vo vybraných referenčných bodoch boli zisťované koncentrácie vybraných škodlivín pre stanovenie ich imisného príspevku a pre možnosť vzájomného porovnania nulového stavu a výhľadového stavu. Referenčné body sú umiestňované na okraj zástavby najbližšej k osi posudzovanej komunikácie. Výsledné hodnoty uvádzajú nasledovné tabuľky:

Tab.č. 56 Nulový stav, bez realizácie investície, rok 2040

Ref. Bod	Lokalita	Priemerné ročné koncentrácie					
		NO _x (30 µg/m ³)	NO ₂ (40 µg/m ³)	Benzén (5 µg/m ³)	PM ₁₀ (40 µg/m ³)	PM _{2.5} (20 µg/m ³)	B(a)P (1 ng/m ³)
		µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	ng/m ³
1	Brodno	20.7986	1.5398	0.0744	1.3974	0.8384	0.092
2	Rudinka	1.2270	0.2000	0.0000	0.1000	0.0600	0.007
3	Oškerda	43.2627	2.7284	0.1199	4.5787	2.7472	0.302

Ref. Bod	Lokalita	Priemerné ročné koncentrácie					
		NO _x (30 µg/m ³)	NO ₂ (40 µg/m ³)	Benzén (5 µg/m ³)	PM ₁₀ (40 µg/m ³)	PM _{2.5} (20 µg/m ³)	B(a)P (1 ng/m ³)
		µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	ng/m ³
4	Radoľa	23.0499	1.5836	0.0623	2.2834	1.3700	0.151
5	Kysucké N.Mesto	2.0733	0.2368	0.0100	0.1098	0.0659	0.007
6	Budatínska Lehota	19.6993	1.3433	0.0567	1.9910	1.1946	0.131
7	Poviná	9.1338	0.7888	0.0284	0.7776	0.4666	0.051
8	Kysucký Lieskovec	8.3512	0.6728	0.0286	0.5728	0.3437	0.038

Tab.č. 57 Stav s realizáciou diaľnice D3, rok 2040

Ref. Bod	Lokalita	Priemerné ročné koncentrácie					
		NO _x (30 µg/m ³)	NO ₂ (40 µg/m ³)	Benzén (5 µg/m ³)	PM ₁₀ (40 µg/m ³)	PM _{2.5} (20 µg/m ³)	B(a)P (1 ng/m ³)
		µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	ng/m ³
1	Brodno	16.3351	1.1538	0.0706	0.9013	0.5408	0.059
2	Rudinka	1.2487	0.1406	0.0041	0.1000	0.0600	0.007
3	Oškerda	16.9106	1.0937	0.0505	1.6734	1.0040	0.110
4	Radoľa	7.2730	0.5092	0.0205	0.7125	0.4275	0.047
5	Kysucké N.Mesto	1.2267	0.1000	0.0000	0.1000	0.0600	0.007
6	Budatínska Lehota	4.6242	0.5092	0.0151	0.4155	0.2493	0.027
7	Poviná	1.8883	0.2000	0.0100	0.1047	0.0628	0.007
8	Kysucký Lieskovec	3.3640	0.2864	0.0100	0.1864	0.1118	0.012

Z hodnôt uvedených v predchádzajúcich tabuľkách je zrejmé, že ani v nulovom variante a ani vo variante 1 nebude dochádzať k prekročovaniu 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 prejavovať najmä v lokalitách, kde je trasa diaľnice vedená v blízkosti zastavaného územia, t.j. v Radoli a Budatínskej Lehoty, Kysuckom Novom Meste. Rozsah tohto znečistenia nebol zisťovaný, nakoľko toto znečistenie nebude pochádzať z dopravy po diaľnici D3.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu emisií z dopravy na obyvateľstvo

Variant 0

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.

Vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie v nulovom variante hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).

Variant 1

Vo všetkých sledovaných bodoch dôjde v stave s realizáciou diaľnice k poklesu hodnôt oproti nulovému stavu bez realizácie diaľnice D3.

V riešenom území boli spracované imisné mapy riešeného územia pre priemerné ročné hodnoty škodlivín ako sú oxidy dusíka **NO_x**, oxid dusičitý **NO₂**, tuhé častice **PM₁₀** a **benzén**. Podľa výpočtov sú dosahované hodnoty výrazne nižšie ako sú prípustné limity.

Zo samotných výpočtov vyplýva, že obyvatelia v príslušnom okolí nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

V čase spracovania štúdie neboli zistené žiadne zámery, ktoré by ovplyvnili uvedenú predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a

sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Zo spracovaných imisných máp je možné vysloviť závery, že koncentrácie NO₂ v blízkosti zastavaného územia budú vo výhľadovom stave roku 2040 s realizáciou diaľnice D3 dosahovať hodnoty do 1,15 µg.m⁻³/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 µg.m⁻³/rok a predstavujú 2,5 % limitu PM₁₀, resp. do 0,55 µg.m⁻³/rok v prípade PM_{2,5}, čo predstavuje 2,8 % limitnej hodnoty. Maximálne vypočítané koncentrácie benzénu boli zistené priamo v trase diaľnice D3 v hodnote 0,14 µg.m⁻³/rok, čo predstavuje 2,8 % z limitu. V prípade benzo(a)pyrénu nie je pred najbližšou zástavbou predpokladaný príspevok viac ako 0,059 ng.m⁻³/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 µg.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.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie vo Variante 1 hodnotíme ako mierne významne pozitívny (+2).

C.III.1.3 Vplyv vibrácií z dopravy na obyvateľstvo

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 živich 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 živich povrchu a opravy živich 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.

Odozva objektov na technickú záťaž sa najčastejšie hodnotí podľa efektívnej alebo max. rýchlosti kmitania na referenčnom mieste, ktorým je základ budovy alebo podlaha na najnižšom podlaží, tiež betónové plochy (schodíky, chodníky) v tesnom kontakte so základom.

Hodnotenie ochrany zdravia pred negatívnymi účinkami kmitania (vibrácií) v budovách prenášaného na celé telo je špecifikované prípustnými hodnotami určujúcich veličín vo vyhláske MZ SR č. 549/2007 Z.z.. Určujúcou veličinou pri hodnotení vibrácií vo vnútornom prostredí budov je ekvivalentná hodnota frekvenčne váženého zrýchlenia vibrácií posudzovaného vo frekvenčnom rozsahu 1 Hz až 80 Hz v súlade s STN ISO 2631-2:2004. V prípade veľkého súčiniteľa výkmitu otrasov, ktorých energia je obsiahnutá v uvedenom frekvenčnom rozsahu, je určujúcou veličinou aj maximálna hodnota váženého zrýchlenia vibrácií (pre $T = 1$ s, alebo meraná s časovou váhovou funkciou Slow).

Posudzovanou hodnotou je ekvivalentná hodnota frekvenčne váženého zrýchlenia vibrácií stanovená v čase výskytu vibrácií a maximálna hodnota váženého zrýchlenia vibrácií upravené o kladnú hodnotu neistoty stanovenia.

Tab.č. 58 Prípustné hodnoty určujúcich veličín vibrácií vo vnútornom prostredí

Popis chráneného vnútorného priestoru alebo miestnosti v budovách	Referenčný časový interval	Neprerušované alebo prerušované periodické alebo ustálené náhodné vibrácie ^{a)}	Otrasy a vibrácie s veľkou dynamikou vyskytujúce sa niekoľkokrát za deň
		$a_{weq,p}$ ($m.s^{-2}$)	$a_{wmax,p}$ ($m.s^{-2}$) ^{a) b)}
Priestory so zvýšenou ochranou, napr. nemocničné izby, ubytovanie pacientov v kúpeľoch.	čas výskytu pre deň, večer a noc	0,004	0,008
Obytné miestnosti, ubytovne, domovy dôchodcov.	deň	0,008	0,11
	večer	0,008	0,11
	noc	0,005	0,05
Škôlky a jasle, školy, čítárne.	počas používania	0,008	0,11

Podľa STN ISO 4866 + Amd1 + Amd2:2000 (01 1429) Mechanické kmitanie a otrasy; Kmitanie budov; Pokyny na meranie kmitania a hodnotenie jeho vplyvov na budovy sú rozsahy zdrojov technickej seizmicity, ktoré prichádzajú do úvahy s posudzovanou stavbou, charakterizované hodnotami uvedenými v nasledujúcej tabuľke:

Tab.č. 59 Rozsahy hodnôt frekvencií, rýchlostí a zrýchlenia zdrojov technickej seizmicity stavebných strojov.

zdroj vibrácií	frekvenčný rozsah (Hz)	rozsah rýchlosti segmentu (mm/s)	rozsah zrýchlenia segmentu (m/s^2)
doprava	1 až 80	0,2 až 50	0,02 až 1
baranenie	1 až 100	0,2 až 50	0,02 až 2
vonkajšie stroje	1 až 300	0,2 až 50	0,02 až 1

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).

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu vibrácií

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).

Variant 0

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.

Vplyv nulového variantu z hľadiska vibrácií hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Variant 1

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.“

Vplyv výstavby, aj prevádzky, diaľnice D3 a jej objektov hodnotíme z hľadiska vibrácií ako mierne významne negatívny (-2).

C.III.1.4 Vplyvy prírodnej rádioaktivity – radónové riziko

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. Radón je vo väčšine krajín najvýznamnejším zdrojom ožiarovania ľudskej populácie. Radón je ťažký inertný plyn, ktorý vzniká premenou transuránov v horninách v zemskom podlaží, kde sa uvoľňuje a ako súčasť tzv. pôdneho vzduchu sa dostáva na zemský povrch kde sa rozptyľuje do ovzdušia. Radón z podlažia môže prenikať rôznymi netesnosťami do budov, kde sa koncentruje vo vnútornom ovzduší. Pri vdychovaní vzduchu s obsahom radónu dochádza k poškodzovaniu pľúcneho tkaniva alfa žiarením s následným rizikom vzniku nádorových ochorení pľúc. Radón predstavuje po fajčení druhý najrizikovejší faktor vzniku rakoviny pľúc. Znížiť riziko ožiarovania populácie radónom a jeho dcérskymi produktmi je možné najmä intenzívnejším vetraním v budovách a aplikáciou efektívnych protiradónových opatrení pri výstavbe nových budov: výber stavebných pozemkov s nízkym radónovým rizikom, vhodnou izoláciou budovy od podlažia, aby sa zabránilo prieniku radónu z podlažia do budovy a výberom vhodného stavebného materiálu s nízkym obsahom rádia a tória, ktorých premenou radón vzniká. Sledovanie úrovne radónového

žiarenia je relevantné vo vzťahu k výstavbe budov, v ktorých sa počíta s pobytom osôb. V prípade územia so strednou a vysokou úrovňou radónového žiarenia je zhotoviteľ stavby v súlade so zákonmi povinný vykonať ochranu proti prenikaniu škodlivého žiarenia do vnútorného prostredia stavieb.

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.) 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. Opatrenia sú podrobnejšie popísané v časti C.IV.2.2 Opatrenia na ochranu pracovníkov pred zvýšeným ožiarением z radónu.

Vplyvy prírodnej rádioaktivity hodnotíme počas výstavby, aj počas prevádzky, diaľnice D3 ako málo významne negatívne (-1).

C.III.1.5 Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavujú po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cestnej stavby znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavujú 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 vynosov CBA, AFRY CZ s.r.o., 01/2023) SR 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.

C.III.1.5.1 Bezpečnosť dopravy

Na slovenských cestách dochádza každý rok k značnému počtu dopravných nehôd, pri ktorých dochádza k veľkým materiálnym škodám, ale aj k zraneniam a úmrtiam účastníkov cestnej premávky. V súlade s politikou EÚ je cieľom aj SR znižovať úmrtnosť na cestách a prispieť k zastaveniu percentuálneho nárastu počtu dopravných nehôd. Treba povedať, že zatiaľ sa nedarí tento cieľ naplňovať i keď počet dopravných nehôd postupne klesá a aj počet usmrtených a zranených pri nich.

Jedným z najdôležitejších cieľov výstavby diaľnic a rýchlostných ciest je vytvorenie podmienok pre zlepšenie dopravno - 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.

Porovnanie variantov z hľadiska bezpečnosti

Variant 0

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.

Vplyv nulového variantu z hľadiska bezpečnosti obyvateľstva hodnotíme ako veľmi významne negatívny (-4).

Variant 1

Na základe dopravnej prognózy pre stav s realizáciou diaľnice D3 a pre stav bez realizácie diaľnice D3 v časových horizontoch môžeme konštatovať:

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.

Z hľadiska bezpečnosti obyvateľstva hodnotíme vplyv Variantu 1 ako veľmi významne pozitívny (+4).

C.III.1.6 Narušenie pohody a kvality života

Počas výstavby

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 výrubové 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 majetkoprávného vysporiadania v súvislosti s výkupmi nehnuteľností v trase navrhovanej diaľnice D3. Stavba si vyžiada záber viacerých objektov v Brodne a Budatínskej Lehotě, zoznam dotknutých objektov (asanácie) je uvedený v časti B.I.7 Nároky na zastavané územia.

Asanácie

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 opltenie (SO 014).

Dočasné mostné provizorium 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 provizoria typu ŽM-16M. Pod mostným provizoriom 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 opltenie.

V 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, opltenie a príslušné živé plochy.

Pozdĺž cesty I/11 sa odstránia reklamné objekty „Billboardy“ nachádzajúce sa v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca v prieťahu 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 vlastníckmi nehnuteľnosťí (aj pozemkov) 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 oslovovaní 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.

Vizuálna a fyzická bariéra

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 môžeme konštatovať, že obdobie výstavby bude z hľadiska narušenia pohody a kvality života významnejšie ako obdobie samotnej prevádzky diaľnice, vplyvy hodnotíme ako významne negatívne (-3).

Počas prevádzky

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. Naviac, 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.

Porovnanie variantov z hľadiska pohody a kvality života obyvateľov

Variant 0

Vplyv nulového variantu na pohodu a kvalitu života obyvateľov hodnotíme ako veľmi významne negatívny (-4).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 z hľadiska pohody a kvality života obyvateľov hodnotíme ako mierne významne pozitívny (+2).

C.III.1.7 Vplyv na verejné zdravie

Posúdenie vplyvu navrhovanej stavby diaľnice D3 na verejné zdravie je obsahom samostatnej prílohy (Príloha č.1 k SoH - Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. a podľa vyhlášky MZ SR č. 233/2014 Z.z. (Ing. J. Hamza, Martin, 08/2023).

Pre hodnotenie vplyvov na zdravie sú východiskovým a relevantným podkladom hluková, exhalačná a vibračná štúdia spracované ako podklad pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Populácia Slovenska nadobúda charakter populácie západoeurópskeho typu, kde charakteristickým javom je starnutie populácie ako dôsledok poklesu pôrodnosti a postupného posunu silných populačných ročníkov do dôchodkového veku.

K hlavným faktorom, ktoré je možné z hľadiska vplyvu zdravia na obyvateľstvo pokladať za významné, sú škodliviny v ovzduší - TZL frakcie PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzén, benzo(a)pyrén. Ďalším významným fyzikálnym faktorom podieľajúcim sa na kvalite života obyvateľstva je hluk.

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 exhaláčnej 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 nevedla 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 výhľade 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.

Pozitívny 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 ukludneniu 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.

C.III.1.8 Prijateľnosť činnosti pre obce

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 1/2 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)).

V rámci zisťovacieho konania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie sa mali obce možnosť vyjadriť k predloženému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti (2021).

Mesto Kysucké Nové Mesto, list č. MsÚ-373/2021/03-Ku-01 zo dňa 22.03.2021 vo svojom stanovisku uviedlo, cit.: „Mesto Kysucké Nové Mesto nebude mať námietky k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“, nakoľko trasa Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je v súlade so schváleným Územným plánom mesta (vrátane zmien a doplnkov).“

Obec Rudinka, list č. 69/2021 zo dňa 23.03.2021, doručený dňa 29.03.2021, v prípade realizácie navrhovanej činnosti požaduje, cit.: „

- dodržiavanie opatrení proti zvýšenej prašnosti, znečisteniu a hluku;
- dôsledné a zodpovedné posúdenie v rámci hlukovej štúdie úrovní hlukového zaťaženia priestoru Kysuckej brány. Žiadame prijať adekvátne opatrenia na elimináciu hluku v tomto priestore (aj napríklad použitie nízkoohlučného asfaltu, ak to štúdia potvrdí). Zvuky z dnešnej dopravy (cesta III/2095, cesta I/11, železnica) v Kysuckej bráne počuť na vrchole kopca Rochovice rovnako intenzívne ako priamo pri ceste I/11. Výškové pomery diaľnice, jej umiestnenie v stiesnenom priestore medzi dvoma kopcami znásobujú hlukové zaťaženie okolia;
- zabezpečenie pasportu povrchu krytu na ceste III/2095 pred začiatkom a po skončení výstavby pre celý intravilán obce vrátane prístupových komunikácií (parcela KNC – 673/2 a KN – C 689) k SO 140-00;
- obnovu krytu komunikácií, ak dôjde počas výstavby k prejazdom ťažkej nákladnej techniky po intraviláne obce Rudinka.“

Ani jedna z obcí, ktoré sa k predloženému zámeru vyjadrili, neprezentovala voči navrhovanej diaľnici D3 v úseku Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto zamietavé stanovisko. Väčšina požiadaviek bola premietnutá do rozsahu hodnotenia pre predkladanú správu o hodnotení vplyvov a väčšina bola akceptovaná.

O tom, že dopravná situácia na Kysuciach je dlhodobo vážna, informujú médiá veľmi často, v ostatnom čase najmä v súvislosti s dokončovaním nadväzujúcich úsekov diaľnice v Česku a v Poľsku. Naši susedia postupne odovzdávajú do prevádzky úseky diaľnice európskej siete diaľnic TEN-T. V auguste 2023 v Česku otvorili posledný úsek napojenia diaľničnej siete Česka na Slovensko úsekom I/68 Třanovice – Nebory, ktorý prepája diaľnicu D48 s rýchlostnou cestou E75/11 smerujúcou na hranice Jablunkov/ Svrčinovec. Poľská strana plánuje ukončiť výstavbu rýchlostnej cesty S1 v roku 2024. Plynulé prepojenie týchto častí so slovenskou diaľnicou D3 a D1 zatiaľ znemožňuje nedobudovaná časť diaľnice v úseku od Žiliny po Čadcu.

Výstavba diaľnice D3 na Kysuciach má najvyššiu 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 Diaľnica 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 doktnutých miest a obcí celého koridoru diaľnice D3 od Žiliny až po Čadcu. Ich snahou je urýchlenie prípravy projektovej dokumentácie a nevyhnutných súvisacích 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.

C.III.2 Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

K najzávažnejším vplyvom na horninové prostredie a reliéf možno vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu výstavbou trasy diaľnice v hlbokých zárezoch, nestabilnom prostredí (zosuvné územia),
- porušenie stability svahov zemnými prácami,
- využitie vyťažených materiálov z trasy diaľnice,
- ukladanie nevhodných materiálov,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. V rámci podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu bola celá trasa diaľnice D3 a jej najdôležitejšie objekty podrobené podrobnej analýze z hľadiska vplyvu zložitého geologického prostredia na technológiu výstavby. 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.

Doplňkovým inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom v rozsahu potrebnom pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), (DPP Žilina, 02/2022) boli preskúmané inžinierskogeologické, geotechnické, hydrogeologické a geochemické pomery v úseku trasy diaľnice D3 v km 11,100 - 22,300.

Trasa diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (km 11,000 - 22,300) sa v etape doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu hodnotila od km 13,200 po km 22,300 trasy diaľnice D3.

Na základe výsledkov doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu bolo konštatované, že:

- v celom skúmanom úseku povrchovú vrstvu tvoria kvartérne sedimenty charakteru fluvialných sedimentov, v km 13,500 - 14,053 D3 kvartérne zeminy sú zastúpené deluviálnymi sedimentami,
- kvartérne fluvialne a deluviálne sedimenty sú v nesúvislej vrstve prekryté antropogénnymi zeminami,
- orientačný výpočet objemu antropogénneho materiálu v mieste jednotlivých stavebných objektov je súčasťou kap. C.III.2.1 Skládky, antropogénne navážky. Objem antropogénnych zemín bol stanovený na základe mapovacích prác a dokumentácie bodových vrtov. Vzhľadom k orientačnej hodnote objemu antropogénnych zemín sa odporúča po vytýčení stavby pred výstavbou diaľnice D3 upresnenie objemu materiálu.

- hrúbka fluvialných, deluvialných a antropogénnych zemín je premenlivá,
- vo fluvialných jemnozrnných zeminách je lokálny výskyt prímеси organických látok,
- kvartérne sedimenty v súvislej vrstve prekrývajú mezozoické a paleogénne horniny,
- v km 13,200 - 14,945 D3 predkvartérne horninové prostredie tvoria horniny pestrej pieskovcovoslieňovcovo-vápenцovej formácie,
- v km 14,945 - 22,300 D3 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 je územie náchylné k zosúvaniu,
- v okolí km 20,950 - 21,190 D3 územie porušené bočnou eróziou rieky Kysuce, počas vysokých vodných stavov 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,
- hodnotené územie sa nachádza v oblasti so seizmickou intenzitou 8°MSK-64.

Využitelnosť zemín zo zárezov

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia trasy diaľnice D3. Budovanie násypov a úprava podložia, vrátane požadovanej miery zhutnenia, musia spĺňať požiadavky STN 736133 a STN 721006.

Bilancia výkopov a násypov pre navrhovanú stavbu diaľnice D3 je podrobne vyhodnotená v časti B.I. Suroviny. Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto predstavuje stavbu s celkovým nedostatkom materiálu vhodného do násypov.

Vyťažený materiál z trasy diaľnice a ostatných cestných objektov možno rozdeliť na materiál zo sanačných opatrení (výmena podložia), materiál zo zemných a skalných zárezov a úpravy toku Kysuca. Podmienečne vhodný materiál je možné zabudovať do vrstevnatých násypov podľa požiadaviek príslušných technických predpisov.

Násypové teleso sa bude podľa potreby budovať ako sendvičová konštrukcia, alebo zo zlepšených zemín tak, aby sa v maximálne možnej miere využili zeminy z výkopov. Treba však počítať s dovozom vhodných zemín do násypov. Pre založenie násypov na neúnosnom podloží a pri výskyte nevhodných zemín v podloží je navrhnutá výmena podložia.

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. Zemina z objektov sa odvezie priamo do trasy diaľnice. V prípade potreby medziskládky na uskladní (vysuší) v trase stavby.

Vzhľadom na to, že materiál vyťažený pri razení tunela Považský Chlmec (ktorý je v súčasnosti už v prevádzke) bol trvale deponovaný v rámci terénnych úprav v lokalite nad tunelom v k.ú. Považský Chlmec, budúci zhotoviteľ stavby si vhodný násypový materiál zabezpečí z iných dostupných zdrojov. V prípade skoršieho alebo súčasného budovania stavby D3 Oščadnica – Čadca (Bukov) je možné, so súhlasom stavebníka a po úprave zrnitosti, použiť do násypov alebo sanačných úprav aj výrub z tunela Horelica v objeme cca 100 000 m³.

Ďalšou možnosťou je dovoz násypového materiálu získaného pri razení tunela „Višňové“, ktorý je v súčasnej dobe uložený na dočasnej depónii v Sučanoch.

Na zabezpečenie násypového materiálu je možné použiť aj materiál z lomu Lopušné Pažítie (vápenec, Kamenivo Nord 2, s.r.o. Bratislava) vo vzdialenosti cca 3 km od križovatky cesty I/11 s cestou III/2054 v Radoli. Uvedený nedostatok násypového materiálu do zemného telesa diaľnice je v rozhodujúcej miere závislý od rozsahu vhodnosti materiálu získaného z úpravy rieky Kysuce.

Ako ďalšie zdroje možno využiť:

- Malá Bytča (štrkopiesky, Slovenské štrkopiesky, s.r.o. Veľký Slavkov),
- Kotešová – Sihoť – Oblazov (štrkopiesky, Obchod s palivami, s.r.o. Žilina),

- Varín (Štrkopiesky, D.A.L. s.r.o. Považský Chlmec),
- Turie 1 (dolomit, PK Metrostav, a.s. Žilina),
- Jablonové (vápenec, Kamenivo Nord 2 s.r.o. Bratislava),
- Vrútky Dubná Skala (granodiorit, Eurovia – Kameňolomy s.r.o. Košice – Barca),
- Veľká Čierna – Baranová (dolomit, KSR – Kameňolomy SR s.r.o. Zvolen).

C.III.2.1 Sklárky, antropogénne návažky

V okolí trasy diaľnice D3 v úseku Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto sa nachádzajú environmentálne záťaže evidované v Informačnom systéme environmentálnych záťaží a v registroch ŠGÚDŠ.

Počas predchádzajúcich prípravných fáz bola identifikovaná blízkosť bývalej mestskej sklárky TKO, v súčasnosti evidovanej environmentálnej záťaže zapísanej v Štátnom programe sanácie environmentálnych záťaží (Registrovaná environmentálna záťaž Mestská skládka TKO, Kysucké Nové Mesto KM (004) - SK/EZ/KM/314). Na environmentálnej záťaži KM (004) - SK/EZ/KM/314 prebehol geologický prieskum a je realizované monitorovanie ŠGÚDŠ (ZMEZ1). Environmentálna záťaž KM (004) - SK/EZ/KM/314 sa nachádza vo vzdialenosti 12,0 – 120,0 m v km 16,066 – 16,455 trasy diaľnice D3.

Doplňkovým inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom v rozsahu potrebnom pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS) (DPP Žilina, 02/2022) boli v trase diaľnice D3 identifikované viaceré lokality s antropogénnymi navážkami v rôznej hĺbke a mocnosti. Z mapového podkladu z pIGHG prieskumu a z približnej polohy registrovaných skládok podľa <https://apl.geology.sk/skladky/> vyplýva poloha antropogénnych navážok:

- km 2,745 – 3,000 staničenia preložky cesty I/11 po pravej strane cesty I/11, v rámci toho je možný zásah do registrovanej sklárky R.č. 2850, nelegálna skládka SO – opustená skládka bez prekrytia,
- km 13,240 – 13,360 D3 vľavo v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 13,360 – 13,500 D3 vpravo,
- km 13,540 – 14,310 D3 vľavo v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,370 – 14,420 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,460 – 14,500 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,525 – 14,615 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,690 – 14,745 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,820 – 14,920 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 14,970 – 15,134 D3 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce, v rámci toho je možný zásah do registrovanej sklárky R.č. 6444, skládka SO a kalov, skládka s ukončenou prevádzkou,
- km cca 16,390, vetvy križovatky Kysucké Nové Mesto, 2 menšie lokality cca 2x 500 m²,
- km 16,500 vetva križovatky Kysucké Nové Mesto v sprievodnom poraste Kysuce,
- km 16,900 – 18,780 D3 v trase D3 len s malými prelukami takmer súvislé navážky v sprievodnom poraste Kysuce, v rámci toho je možný zásah do registrovanej sklárky R.č. 6431, zlikvidovaná skládka TKO, SO a kalov, na malej ploche nový odpad, R.č. 6429, skládka TKO a SO – nový odpad na malej ploche, R.č. 6428, nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia,
- km 19,900 – 20,120 v trase D3 v sprievodnom poraste Kysuce,
- km cca 20,000 – lokálne menšia plocha navážky na brehu Kysuce,
- km cca 22,110 – 22,230 v trase D3 v porastoch v blízkosti ČOV v Kysuckom Lieskovci,
- km cca 22,300 na konci úseku D3 dve registrované sklárky R.č. 6409 prekrytá upravená skládka SO, a R.č., prekrytá upravená skládka SO, PO a kaly.

Najvýraznejšia akumulácia antropogénnych zemín je v km 16,900 – 17,100 D3, kde bola vrtmi overená hrúbka antropogénneho materiálu 3,0 m (233/1) – 4,0 m (233/2) – 3,4 m (233/3). Archívnymi vrtmi bol v tomto úseku navŕtaný antropogénny materiál hrúbky 1,1 m (M-233/2) – 2,4 m (SM-126) – 4,6 m (V13/233).

Nasledujúca tabuľka uvádza orientačne stanovený objem antropogénneho materiálu v mieste jednotlivých stavebných objektov v trase diaľnice D3:

Tab.č. 60 Orientačne stanovený objem antropogénneho materiálu v mieste jednotlivých stavebných objektov v trase diaľnice D3

Stavebný objekt	Úsek (v km)	Orientačne stanovená kubatúra materiálu (m ³)
101-00 Diaľnica D3	14,200 - 14,500 D3 (násyp)	4 500
	15,500 - 16,900 D3 (násyp)	200
	19,200 – 21,300 D3 (násyp)	4 500
228-00 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	13,262 - 14,171 D3	13 750
248-00 Ekodukt nad preložkou cesty		360
229-00 Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	14,491 - 14,813 D3	10 750
230-00 Most v km 15,000 nad Kysucou	14,813 - 15,150 D3	11 500
SO 233-00 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	v km 17,095 - 17,477 D3	42 000 (pravá strana rieky Kysuce) 6 000 (ľavá strana rieky Kysuce)
SO 247-00 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	v km 17,600 – 18,775 D3	49 000
SO 237-00 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	v km 18,819 – 19,247 D3	2 400
202-00 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	v km 21,980 – 22,140 D3	2,600

Zdroj: Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS) Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (DPP Žilina, 02/2022)

V čase spracovávaní predmetnej Správy o hodnotení (obdobie 2022 – 2023) bola pri výstavbe privádzača Kysucké Nové Mesto, ktorý križuje diaľnicu D3 v MÚK Kysucké Nové Mesto, pri realizácii výrubu drevín na pravej strane Kysuce, odkrytá zemina zmiešaná so stavebným odpadom.

V tejto súvislosti uskutočnil Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o ŽP na základe informácií od NDS a.s. terénnu obhliadku (08.03.2023), kde zistil (podľa vizuálnej obhliadky), že zemina je premiešaná prevažne s betónom, tehliami, kamenivom a drevom (drevený odpad vznikol pri realizácii výrubu). Pri obhliadke sa na mieste nenachádzal odpad, ktorý by javil vlastnosti nebezpečného odpadu, ani iný odpad, okrem stavebnej suty so zeminou. Bolo viditeľné, že nešlo o čerstvo navezený odpad, ktorý by tvoril kompaktnú ucelenú skládku, ale naopak išlo o suť ukladanú postupne v priebehu rokov a nie od jedného pôvodcu, najpravdepodobnejšie od občanov v časoch po uzatvorení Mestskej skládky TKO.

Taktiež bolo zistené, že táto nelegálna skládka odpadu zasahuje aj do stavby diaľnice D3 a MÚK Kysucké Nové Mesto.

V rámci stavby *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto – privádzač* bol vypracovaný Znalecký posudok č. 27/2022 (Ing. J. Gažová, 01/2023), ktorý zistené navážky na pozemkoch v k.ú. Kysucké Nové Mesto zatriedil v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov pre II. etapu realizácie. Navážky boli na pozemku ukladané v nezistenom období v minulosti a nie je zistený ich pôvod (zdroj). Navážky boli rozdelené po celom pozemku, niektoré vytvárali súvislejšiu vrstvu. Podľa skladby zloženia pozostávali zo zeminy a kameniva, kusov betónov, rôznych zmiešaných stavebných odpadov. Znalčka zaradila uložené navážky a ich množstvo realizované pre II. etapu v zmysle Katalógu odpadov nasledovne:

Tab.č. 61 Uložené navážky a ich množstvo zistené pri výstavbe Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto – privádzač

Číslo kódu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Množstvo (t)
17 05 04	Zemina a kamenivo	O	3005,835
17 01 01	Betón	O	474,144
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	94,332

Zdroj: Znalecký posudok č. 27/2022 (Ing. J. Gažová, 01/2023)

Znalkyňa doporučila zabezpečiť konečné nakladanie pre jednotlivé druhy stavebných odpadov nasledovne:

- odpad kat.č. **17 05 04 Zemina a kamenivo** – kateg. **ostatný odpad (O)** – zneškodnenie na skládke odpadov na nie nebezpečný odpad (SKNNO),
- odpad kat.č. **17 01 01 Betón** – kateg. **ostatný odpad (O)** – recyklácia (materiálové zhodnotenie) oprávnenými spoločnosťami, ktoré majú vydaný súhlas na prevádzkovanie zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov (podľa § 97 ods.1 písm. c)) alebo prevádzkovanie mobilného zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov (podľa § 97 ods.1 písm. h)),
- odpad kat.č. **17 09 04 Zmiešaný stavebný odpad** – kateg. **ostatný odpad (O)** – zneškodnenie na skládke odpadov na nie nebezpečný odpad (SKNNO).

Počas prípravy územia na stavbu, v rámci zemných prác, budú na plochách trvalého a dočasného záberu stavby postupne odkrývané antropogénne navážky. Vzhľadom na ich veľký rozsah v trase diaľnice nebolo možné zistiť detailné zloženie každej z nich. Na základe informácií z podrobného IGHG prieskumu (vyše 60 vrtov) a z praktických skúseností zo stavby privádzača Kysucké Nové Mesto sa predpokladá, že zloženie navážok zistené v rámci stavby diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, bude podobné tomu, ktoré bolo zistené počas výstavby privádzača, t.j. odpady kategórie 17 05 04, 17 09 04 a 17 01 01, ostatný odpad.

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. Zhotoviteľ stavby bude aj ekonomickými nástrojmi (vysokou cenou za skládkovanie stavebných odpadov – 35 €/t, výkopovej zeminy a kameniva - 15€/t) nútený získať materiál separovať a materiálne zhodnotiť - recyklovať.

Okrem ostatného odpadu môže počas prípravy územia vzniknúť podozrenie na výskyt odpadu znečisteného nebezpečnými látkami, preto je na stavbe nevyhnutná prítomnosť environmentálneho dozoru a geológa. So stavebným odpadom a odpadom z demolácií obsahujúcim nebezpečné látky alebo znečisteným nebezpečnými látkami je zhotoviteľ povinný nakladať takým spôsobom, že nedôjde k znečisteniu ostatných stavebných odpadov a odpadov z demolácií určených na opätovné použitie alebo recykláciu. Likvidácia nebezpečných odpadov musí byť vykonávaná iba osobami, ktoré majú na túto činnosť oprávnenie vydané Úradom verejného zdravotníctva SR.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. prostredníctvom zhotoviteľa stavby odstráni z pozemkov, ktorých je vlastníkom, všetky antropogénne navážky, čím veľmi významne prispeje k vyčisteniu územia od starých nelegálnych navážok. Zároveň sa v maximálnej možnej miere získať materiál zhodnotí pri výstavbe diaľnice a tým sa šetria prírodné zdroje materiálov, čo hodnotíme ako pozitívne.

Na druhej strane je potrebné počítať s rizikom, že počas zemných prác bude obnažený odpad znečistený nebezpečnými látkami, alebo aj nebezpečný odpad. V takom prípade môže byť ohrozený plynulý priebeh výstavby a na strane zhotoviteľa môžu vznikať dodatočné neočakávané náklady spojené s odborným posúdením zisteného materiálu a s konečným zneškodnením takýchto odpadov.

V nulovom variante sa neočakáva žiadny negatívny vplyv na horninové prostredie, avšak rozsah zistených antropogénnych navážok je trvalým rizikom znečistenia horninového prostredia.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na horninové prostredie

Variant 0

Vplyv nulového variantu na horninové prostredie hodnotíme ako významne negatívny vplyv vzhľadom na vysoký výskyt antropogénnych navážok (-3).

Variant 1

Vplyv variantu 1 na horninové prostredie počas výstavby hodnotíme ako veľmi významne negatívny (-4).

Vplyv Variantu 1 na horninové prostredie počas prevádzky hodnotíme ako mierne významne pozitívny (+2).**C.III.2.2 Vplyv na geodynamické javy**

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 depresiách. 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 činnosti na geodynamické javy.

Z geodynamických procesov, ktoré sa môžu v prípade nerealizovania navrhovanej diaľnice uplatňovať, bude mať vplyv najmä erózna činnosť rieky Kysuca, ktorá bude najmä počas vysokých vodných stavov ovplyvňovať koryto rieky.

Vo variante 1 boli v návrhu technického riešenia stavebných objektov diaľnice D3, najmä samotného cestného telesa, oporných a záružných múrov a mostných objektov použité primerané technické opatrenia na zabezpečenie stability. Opatrenia sú podložené stabilnými výpočtami, vykonanými odborne spôsobilými osobami, odborníkmi vo svojom odbore. Vysoká technická náročnosť riešenia sa prejaví vo vyššej cene.

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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na geodynamické javy**Variant 0**

Vplyv nulového variantu na geodynamické javy hodnotíme ako neutrálne, žiadny vplyv (0).**Variant 1****Vplyv variantu 1 na geodynamické javy počas výstavby hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).****Vplyv variantu 1 na geodynamické javy počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).****C.III.2.3 Vplyvy na osobitne chránené objekty v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.)**

Podľa registrov Štátneho geologického ústavu D. Štúra (oddelenie Geofondu) patrí celý úsek diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto do oblasti, v ktorej nie je možné vykonávať ložiskový geologický prieskum na ropu a horľavý zemný plyn.

V okolí predmetného úseku diaľnice D3 sa nachádzajú tri registrované ložiská nerastných surovín, z toho dve ložiská nevyhradených nerastov a jedno výhradné ložisko s vymedzeným chráneným ložiskovým územím (CHLÚ). Medzi nevyhradené nerasty patria vápencové suroviny, resp. stavebný kameň na území k. ú. Snežnica (ložisko s ID 4630). Ide o ložisko so zastavenou ťažbou, na ktorom sa nepredpokladá ďalšie využívanie zásob. Nachádza sa východne od navrhovanej stavby diaľnice vo vzdialenosti vyše 1 km.

Východne od Radole, na území k. ú. Lopušné Pažite (kóta Malé Ostré, ID ložiska 4016) sa ťaží vápenec na stavebné účely (firma Kamenivo Nord 2 s.r.o.; rozhodnutie OBÚ Prievidza, č. 53-92/2017, 15.03.2022). Ložisko sa nachádza vo vzdialenosti cca 2,7 km od navrhovanej stavby diaľnice D3.

Výhradné ložisko Divinka (CHLÚ) (ložisko s ID 352) sa nachádza v katastrálnom území obce Divinka, je to ložisko s predpokladom využívania zásob, nerastom je vápenec. Rozhodnutie OBÚ PD č. 1456-2/L/ŠÁ/2003, 14.10.2003. Ložisko sa nachádza vyše 2,4 km juhozápadne od navrhovanej stavby diaľnice D3.

Výstavbou diaľnice D3 nebude negatívne ovplyvnená činnosť v existujúcich prevádzkach. V súlade s ustanoveniami § 18 a § 19 zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov stavba diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto neznemožní, a ani nestáží, využívanie ložiska.

Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto predstavuje stavbu s celkovým nedostatkom materiálu vhodného do násypov, preto možnosť využiť kvalitný materiál v bezprostrednej blízkosti stavby bez zbytočne dlhých prepravných trás má nesporne pozitívny vplyv z hľadiska emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy.

Výstavbou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá otváranie nových ložísk v okolí hodnoteného územia, ale bude sa využívať ložiskový potenciál existujúcich zdrojov v území, čo hodnotíme ako pozitívny vplyv.

Vplyvy variantu 1, ale aj nulového variantu, na uvedené osobitne chránené objekty sa nepredpokladajú.**C.III.3 Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy**

Výstavba a prevádzka diaľnice D3 bude mať vplyv lokálnu klímu dotknutého územia, a to:

- zmenou odtokových pomerov,
- zrýchlením výparu zrážkových vôd,
- prehrievaním telesa komunikácie,
- zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na ovzdušie bude predstavovať:

Odstránenie vegetačného krytu

V rámci prípravy územia pred realizáciou stavby dochádza k odstráneniu porastov v trase trvalých a dočasných záberov stavby. V zábere stavby sú súvislé stromové porasty charakteru lesných porastov, ako aj rozptýlená nelesná vegetácia, líniové porasty - sprievodné porasty vodných tokov a ciest a iná krajinotvorná vegetácia – remízy na poľnohospodárskych plochách a pod..

Odstránením vegetácie dochádza k znížovaniu jej plošnej výmery, čím je znemožnené plnenie dôležitých funkcií v ekosystéme – tvorba kyslíka a eliminácia oxidu uhličitého, pôsobenie na teplotu vzduchu, zabráňovanie prehrievaniu pôdy, ovplyvňovanie kolobehu vody tak, že spomaľuje odtok a umožňuje dokonalejšie vsakovanie do pôdy a zvyšuje vlhkosť vzduchu.

V súvislých lesných porastoch sa výrubom drevín a výstavbou komunikácie vytvára v doteraz prevažne mierne vlhkých komplexoch kontrastný koridor so zmenenou mikroklimou, v ktorom sa vplyvom väčšieho sucha, tepla, menšej vlhkosti a iného prúdenia vzduchu šíria cudzorodé organizmy a tým sa oslabuje stabilita systému.

Odstránenie vegetačného krytu môže spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia. Tieto účinky môžu znásobiť svoj vplyv predovšetkým v čase prívalových dažďov.

Budovanie spevnených plôch

Asfaltový povrch diaľnice, preložiek ciest, spevnené plochy stavebných dvorov – všetky tieto stavby budú generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby, čím bude dochádzať k zvyšovaniu teploty lokality a k zmene mikroklimy. Tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne na biotopy viazané na pôdnu a vzdušnú vlhkosť.

Odvodnenie diaľnice D3

Vzhľadom na odkanalizovanie diaľnice D3 môže v čase intenzívnej zrážkovej činnosti dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k zvýšeniu prietokových stavov v priľahlých recipientoch. Aby sa zabránilo tomuto efektu, navrhujú sa retenčné nádrže s regulovaným odtokom do recipientu.

Výstavbou diaľnice D3 sa zvýši podiel spevnených plôch v krajine na úkor poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. To má vo všeobecnosti za následok zvýšenie odtoku vody z krajiny znemožnením vsakovania vody. Výstavbou kanalizácie sa zrážková voda odvedie cez prečisťovacie systémy do recipientu. To na jednej strane umožňuje zachytiť prípadné havarijné znečistenie pôdy a vody, na strane druhej však dochádza k rýchlemu odvedeniu vody z územia.

Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy

Ako podklad pre dokumentáciu na stavebné povolenie stavby Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 09/2023) bolo vypracované Vyhodnotenie rizík dôsledkov klimatickej zmeny (VODNÉ ZDROJE SLOVIAKIA, s. r. o., 2023). Súčasne táto dokumentácia tvorí Prílohu č. 8 predkladanej SoH.

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. Vyhodnotenie bolo spracované v zmysle Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, ktorá vychádza zo Stratégie Európy 2020. Pri vypracovaní sa principiálne vychádzalo z metodického usmernenia vypracovaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR a Výskumným ústavom dopravným a.s. Žilina „Metodická príručka posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava“ (Ondrejka a kol., 2018). Spracovanie analýzy a posúdenia rizík spojených so zmenou klímy a ich potenciálnych vplyvov na veľké investičné projekty je v zmysle požiadaviek definovaných v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 povinnou súčasťou predkladanej žiadosti o nenávratný finančný príspevok.

Predpokladom objektívneho posúdenia rizík investičného projektu súvisiacich so zmenou klímy je podrobná analýza navrhovaného zámeru z geografického hľadiska reflektujúceho klimatické a hydrologické podmienky v dotknutej lokalite a analýza konštrukčného vyhotovenia a technického riešenia stavby s ohľadom na existenciu typologických prvkov, objektov a iných súčastí diaľnice potenciálne citlivých na klimatické a hydrologické riziká.

Variabilita klímy a ich odozva na vodnosť tokov bola zisťovaná v regióne Kysúc podľa dlhodobých pozorovaní meteorologických staníc Žilina a Čadca, zrážkomerných staníc Skalité, Makov, Turzovka, Oščadnica, Stará Bystrica, Krásno nad Kysucou, Nesluša, Kysucké Nové Mesto a hydrologických staníc Čadca, Zborov nad Bystricou a Kysucké Nové Mesto (Soták, Liová, Borsányi, 2002).

Klimatické pomery územia chápeme ako dlhodobý režim počasia, ktorý vychádza z geografickej polohy Slovenska v strednej Európe a z toho vyplývajúcej príslušnosti ku klimatickému pásmu a klimatickej oblasti.

Pod pojmom klimatické zmeny sa rozumejú iba tie zmeny v klimatických pomeroch, ktoré súvisia s antropogénne podmieneným rastom skleníkového efektu atmosféry od začiatku priemyselnej revolúcie (asi od r. 1750), ak sa dajú odlíšiť od zmien prirodzených. K antropogénnym faktorom patrí najmä zvyšovanie emisií skleníkových plynov. Skleníkové plyny sú plyny, vyskytujúce sa v atmosfére Zeme, ktoré majú schopnosť prepúšťať krátkovlnné žiarenie prichádzajúce od Slnka, ale zadržujú dlhovlnné infračervené žiarenie zemského povrchu. Dôsledkom skleníkového efektu je ohrievanie spodnej vrstvy atmosféry a zemského povrchu. Skleníkovými plynmi v atmosfére prirodzeného pôvodu sú vodná para, oxid uhličitý, skleníkovými plynmi antropogénneho pôvodu sú oxid uhličitý, metán, oxid dusný, fluorované uhľovodíky, fluorid sírový, freony, halony a mnoho ďalších plynov (napr. SF_5CF_3 – trifluórmetyl-sulfopentafluorid, NF_3 - fluorodusík, CF_3I). Príčinou globálneho otepľovania je zosilnenie prirodzeného skleníkového efektu zvyšovaním koncentrácie skleníkových plynov v dôsledku ľudskej činnosti, čím dochádza k prehrievaniu zemského povrchu.

Podľa Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia (MŽP SR, 2018) môžeme na území Slovenska v budúcnosti očakávať nasledovný vývoj klímy:

Teplota vzduchu

- priemery teploty vzduchu by sa mali postupne zvyšovať o 2 až 4 °C v porovnaní s priemermi obdobia 1951-1980, pričom sa zachová doterajšia medziročná a medzisezónna časová premenlivosť;
- trochu rýchlejšie by mali rásť denné minimá ako denné maximá teploty vzduchu, čo spôsobí pokles priemernej dennej amplitúdy teploty vzduchu;
- scenáre nepredpokladajú výraznejšie zmeny v ročnom chode teploty vzduchu, v jesenných mesiacoch by, ale mal byť rast teploty menší ako v zvyšnej časti roka;

Úhrn zrážok

- ročné úhrny zrážok by sa nemali podstatne meniť, skôr sa predpokladá mierny nárast (okolo 10%), predovšetkým na severe Slovenska;
- väčšie zmeny by mali nastať v ročnom chode a časovom režime zrážok – v lete sa všeobecne očakáva slabý pokles úhrnov zrážok (predovšetkým na juhu Slovenska) a v zvyšnej časti roka slabý až mierny rast úhrnov zrážok (predovšetkým v zime a na severe Slovenska). V teplej časti roka sa očakáva zvýšenie premenlivosti úhrnov zrážok, zrejme sa predĺžia a častejšie vyskytnú málo zrážkové (suché) obdobia na strane jednej a budú zrážkovo výdatnejšie krátke daždivé obdobia na strane druhej;
- pretože sa očakáva teplejšie počasie v zime, tak až do výšky 900 m n. m. bude snehová pokrývka nepravidelná a častejšie sa budú vyskytovať zimné povodne – snehová pokrývka bude zrejme v priemere vyššia iba vo výške nad 1200 m n. m., tieto polohy predstavujú na Slovensku menej ako 5% rozlohy, čo nemôže podstatne ovplyvniť odtokové pomery;

Iné klimatické prvky a charakteristiky

- neočakávajú sa žiadne významné zmeny v priemeroch globálneho žiarenia, rýchlosti a smeru vetra;
- vzhľadom na zosilnenie búrok v teplej časti roka sa očakáva častejší výskyt silného vetra, víchríc a tornád v súvislosti s búrkami;

- pokles vlhkosti pôdy na juhu Slovenska (rast potenciálnej evapotranspirácie vo vegetačnom období roka asi o 6 % na 1 °C oteplenia, úhrny zrážok sa vo vegetačnom období roka podstatne nezvýšia).

Posudzovanie investičného zámeru z hľadiska rizík spojených so zmenou klímy je realizované prostredníctvom čiastkových krokov:

- 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 (silný vietor, silné dažde, snehové javy, námrazové javy, vysoké teploty, búrkové javy, povodne, zosuvy, sucha, hmly).
 - 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

Na základe posúdenia rizík infraštruktúrneho projektu Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto bola pre jednotlivé riziká priradená výsledná miera rizika:

Tab.č. 62 Zoznam rizík infraštruktúrneho projektu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto

P.č.	Riziko	Výsledná miera rizika
1.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku silného vetra	Stredné riziko
2.	Narušenie statiky mostov dôsledku tlaku vetra	Nízke riziko

P.č.	Riziko	Výsledná miera rizika
3.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku silného dažďa	Stredné riziko
4.	Lokálne zaplavenie úsekov cestných komunikácií v dôsledku silných dažďov	Stredné riziko
5.	Podmáčanie podlažia vozovky v dôsledku silných dažďov	Nízke riziko
6.	Narušenie stability násypov, zárezov svahov, oporných a zárubných múrov v dôsledku silných dažďov	Nízke riziko
7.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku snehových javov	Stredné riziko
8.	Poškodenie konštrukčných vrstiev vozovky v dôsledku snehových javov	Nízke riziko
9.	Narušenie statiky mostov, PHS v dôsledku záťaže snehom	Nízke riziko
10.	Narušenie stability násypov, zárezov svahov, zárubných a oporných múrov v dôsledku snehových javov	Nízke riziko
11.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku námrazových javov	Stredné riziko
12.	Poškodenie konštrukčných vrstiev vozovky v dôsledku námrazových javov	Nízke riziko
13.	Poškodenie konštrukčných vrstiev vozovky v dôsledku vysokých teplôt a slnečného žiarenia	Nízke riziko
14.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku búrky	Stredné riziko
15.	Podmáčanie podlažia vozovky vplyvom búrkových javov	Nízke riziko
16.	Lokálne zaplavenie úsekov diaľnice (v dôsledku búrky)	Stredné riziko
17.	Narušenie statiky mostov, PHS v dôsledku tlaku vetra (búrka)	Stredné riziko
18.	Narušenie stability násypov, zárezov, oporných a zárubných múrov v dôsledku extrémnych zrážok počas búrok	Stredné riziko
19.	Narušenie stability svahov v dôsledku povodní	Nízke riziko
20.	Poškodenie pilierov mostných objektov vedúcich ponad vodný tok vodou alebo unášaným materiálom	Nízke riziko
21.	Zavalenie CK zosunutou pôdou (extrémne zrážky, extrémne sucho)	Nízke riziko
22.	Narušenie stability podlažia stavebných objektov	Nízke riziko
23.	Požiar suchej vegetácie v blízkosti cestnej komunikácie	Nízke riziko
24.	Narušenie stability násypov, zárezov, svahov, oporných a zárubných múrov v dôsledku sucha	Nízke riziko
25.	Dočasné bezpečnostné a prevádzkové obmedzenia v dôsledku výskytu hmiel	Stredné riziko

Zdroj: Vyhodnotenie rizík dôsledkov klimatickej zmeny (VODNÉ ZDROJE SLOVAKIA, s. r. o., 08/2023)

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 zničeného stavby vplyvom zmeny klímy je vzhľadom na stavebno-technické zhotovenie stavby a jej súčastí a prijaté opatrenia vzácné až nepravdepodobné.

V návrhu technického riešenia posudzovanej stavby boli zohľadnené výsledky niekoľkých etáp inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov spolu s navrhnutými sanačnými opatreniami. Hydrotechnickými výpočtami rieky Kysuca bola stanovená úroveň hladiny Q_{100} a navrhnuté opevnenie telesa diaľnice. Bolo preukázané, že stavba diaľnice v riešenom území nemá vplyv na povodňové prietoky Q_{100} a aj po výstavbe bude zachovaný súčasný režim odtoku.

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.**

C.III.4 Vplyvy na ovzdušie

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 lokálit 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, ktoré sú prezentované v kapitole C.III.1 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 NO_2 , NO_x a tuhých znečisťujúcich látok podľa výpočtov nepresahujú kritickú úroveň a limitné hodnoty podľa v súčasnosti platnej legislatívy.

V nulovom variante bude naďalej hlavný zdroj znečistenia ovzdušia – intenzívna automobilová doprava prechádzať cez husto zastavané územie, preto **vplyv na ovzdušie v nulovom variante hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).**

Na základe vyššie uvedených skutočností hodnotíme vplyv na ovzdušie počas výstavby ako mierne významne negatívny (-2).

Vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie vo Variante 1 hodnotíme ako mierne významne pozitívny (+2).

C.III.5 Vplyvy na vodné pomery

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.

C.III.5.1 Vplyvy na povrchové vody

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.

Vplyvy počas výstavby

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 zeminu 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 hodnotenom úseku najmä:

Tab.č. 63 Mosty na diaľnici D3

SO	Názov SO	Dĺžka mosta
201	Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339	ĽM: 109,50 PM: 109,50
202	Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	ĽM: 224,40 PM: 224,40
227	Most na D3 nad potokom Brodnianka v km 12,510 D3	ĽM: 22,70 PM: 23,30
228	Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	ĽM: 925,80 PM: 421,80
229	Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	329,00
230	Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou	ĽM: 324,00 PM: 331,00
233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	ĽM: 537,40 PM: 541,40
237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	ĽM: 535,70 PM: 489,70
247	Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	ĽM: 1244,00 PM: 1302,00

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 predpokladáme, 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 úniku;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- 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.

Ide najmä o nasledujúce podmienky: používanie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky, zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku, pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad, personálnu pripravenosť a protihavarijnú pripravenosť.

Počas prevádzky

Vplyv prevádzky diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto v km 11,100 – km 22,300 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 privalových 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 $NEL \leq 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$. Retenčné nádrže sú navrhnuté na zadržanie 30 % množstva odvádzaných zrážkových vôd z komunikácie diaľnice D3. Z mostných objektov nad riekou Kysuca nie sú zo strany SVP požadované žiadne opatrenia na zadržiavanie vôd. Retenčné nádrže sú dimenzované na periodicitu dažďa $P=1,0$ (1-ročný dážď) s kapacitnou rezervou 25% a 30 min. dažďa s následným regulovaným odtokom do príľahlých recipientov.

Zrážkové vody odtekajúce 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 odľučovačoch ropných látok bude vyvedená do okolitých recipientov.

Odvodnenie diaľnice D3 je v posudzovanom úseku riešené v objekte SO 501-00 nasledovným spôsobom:

Pre odvádzanie iba zrážkových vôd z povrchu komunikácie diaľnice D3 telesa Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je riešený návrh na vybudovanie nového potrubného rozvodu dažďovej kanalizácie, ktorý pozostáva z jedenástich stokových systémov, označených „K, L, M, N, V, O, P, R, S, T, U“. Zrážkové vody z povrchu vozovky diaľnice D3 budú zachytávané vodotesnými rigolmi, z ktorých budú vody cez uličné vpusty ďalej odvádzané do rozvodu 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.

Stokový systém je zvedený vždy do najnižšieho miesta diaľnice D3, v ktorom budú odvádzané vody čistené v ORL, čím sa zabráni znečisteniu povrchových a podzemných vôd. V zmysle požiadavky SVP, š.p. Piešťany zo dňa 20.01.2020 na realizáciu opatrení na zadržanie odtoku do recipientov, boli podľa možnosti na prevažnej časti kanalizačných stôk doplnené retenčné nádrže (resp. potrubie), ktoré zadržia navýšené množstvo dažďových vôd oproti množstvu uvažovanému v DÚR. Retenčné nádrže sú navrhnuté na zadržanie 30% množstva odvádzaných zrážkových vôd z komunikácie diaľnice D3. Z mostných objektov nad riekou Kysuca nie sú zo strany SVP požadované žiadne opatrenia na zadržiavanie vôd.

Odvodnenie predmetného úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto zabezpečujú nasledovné stokové systémy s povodiami :

Tab.č. 64 Stokové systémy diaľnice D3 s povodiami

Povodie – km D3	Stokový systém čistenie na ORL- km D3	Recipient
11,637 - 12,523	„K“ / ORL km 11,715 D3 „K“ / RN km 11,720 D3	rieka Kysuca rkm 2,223
12,523 – 13,650	„L“ / ORL km 12,555 D3 „L“ / RN km 12,571 D3	rieka Kysuca rkm 3,211
13,650 - 14,865	„M“ / ORL km 14,300 D3 „M“ / RN km 14,283 D3	č. st. 365-prítok rieky Kysuce, rkm 0,028 00
14,865 – 16,200	„N“ / ORL km 15,525 D3 „N“ / RN km 15,547 D3	rieka Kysuca rkm 6,172
16,200 - 16,849	„V“ / ORL km 16,640 D3 „V“ / retenčné potrubie DN800, km 16,348-16,6015 D3 „V“ / retenčné potrubie DN1000, km 16,618-16,718 D3	rieka Kysuca rkm 7,395
16,849 – 18,100	„O“ / ORL km 16,875 D3	rieka Kysuca rkm 7,656
18,100 – 19,354	„P“ / ORL km 19,328 D3	rieka Kysuca rkm 10,147
19,354 – 20,283	„R“ / ORL km 19,657 D3 „R“ / RN km 19,675 D3	rieka Kysuca rkm 10,455
20,283 – 21,395	„S“ / ORL km 20,747 D3 „S“ / RN km 20,767 D3 (SO.364)	rieka Kysuca rkm 11,608
21,395 - 21,950	„T“ / ORL km 21,426 D3 „T“ / RN km 21,446 D3	rieka Kysuca rkm 12,214
21,950 – 23,300	„U“ / ORL km 22,270 D3 „U“ / RN km 22,280 D3 v rkm 0,044 00	č. st. 573-Úprava potoka Lodnianka

Hydrotechnický výpočet návrhových prietokov stokovej siete je spracovaný v súlade s STN 75 6101:2016-07, STN EN 752:2017-10 podľa ktorého sa pri návrhu odvodňovacieho zariadenia v úsekoch cestných komunikácií uvažuje s 15-minútovým dažďom (ombrografická stanica Žilina) pre periodicitou dažďa $p = 1,0$ (1x za rok) a intenzitu $q_{15} = 131 \text{ l.s}^{-1}.\text{ha}^{-1}$ a pre mostne objekty uvažuje s 15-minútovým dažďom (ombrografická stanica Žilina) pre periodicitou dažďa $p = 0,5$ (1x za 2 roky) a intenzitu $q_{15} = 161 \text{ l.s}^{-1}.\text{ha}^{-1}$.

Uvedený spôsob odvádzania zrážkových vôd z povrchu vozovky je v súlade s platnou legislatívou na ochranu vôd.

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

- Úprava prírodných potrubí do ČOV v obci Kysucký Lieskovec – kanalizácia (SO 506.1-00),
- Úprava kanalizácie v km 16,710 D3 (SO 515-00),
- Úprava splaškovej kanalizácie obce Radoľa (SO 520-00),
- Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste (SO 522-00),
- Úprava kanalizácie ČSPL v Radoli (SO 525-00).

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.

Predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novovzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody (SKV0032 Kysuca a SKV0148 Vadičovský potok) po realizácii diaľnice D3 v posudzovanom úseku na ich ekologický stav

Počas výstavby

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.

K projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 D3“ sa vyjadrovala aj organizácia VÚVH Bratislava poveraná primárnym posudzovaním vplyvu realizácie nových rozvojových projektov na stav útvarov povrchovej a podzemnej vody vo vzťahu k plneniu environmentálnych cieľov a vydávaním stanoviska o potrebe posúdenia nového projektu podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorý je transpozíciou čl. č. 4.7 RS o vode 2000/60/ ES.

Zo Stanoviska VÚVH Bratislava (Garajová, 2017) vyplýva, že predložený projekt nie je potrebné posudzovať podľa čl. 4.7. citovanej smernice. V záveroch dokumentu sa konštatuje, že 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 novovzniknutých zmien (hydromorfologických) charakteristík súvisiacich priamo s realizáciou projektu nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie jeho ekologického stavu.

Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava vypracoval odborné stanovisko aj k materiálu „Posúdenie DSP podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) pre projekt Diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno)“ spracované spoločnosťou Environmental

Institute, s.r.o., 12/2015 na základe jeho primárneho posúdenia v zmysle „Postupov pre posudzovanie infraštruktúr projektov podľa čl. 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 200/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky.

Záverom odborného stanoviska Výskumného ústavu vodného hospodárstva Bratislava je:

„Na základe predloženého materiálu *„Posúdenie DSP podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) pre projekt Diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno)“*, v ktorom sú identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0007 Váh, SKV0032 Kysuca alebo zmeny útvarov hladiny podzemnej vody SK1000500P a SK2001800F spôsobené realizáciou projektu – výstavbou diaľničného úseku *D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno)*, ako aj na základe posúdenia kumulatívneho dopadu súčasných a novovzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody po realizácii projektu možno predpokladať, že očakávané identifikované zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0007 Váh, SKV0032 Kysuca alebo zmeny útvarov hladiny podzemnej vody SK1000500P a SK2001800F nebudú významné do takej miery, že nebude možné dosiahnuť environmentálne ciele alebo sa nepodariť zabrániť zhoršovaniu stavu dotknutých útvarov povrchovej a podzemnej vody.“

Navrhované zmeny činnosti (10.2016) nebudú mať ani v kumulácii s predchádzajúcimi už schválenými zmenami trvalo negatívny dopad na hydrologický režim povrchových vôd, a ani nespôsobia trvalé ohrozenie ich kvality.

Počas prevádzky

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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na povrchové vody

Variant 0

Vplyv nulového variantu z dôvodu znečisťovania vôd z povrchového odtoku komunikácií pri veľkej frekvencii kamiónovej prepravy, častých nehodách a únikoch znečisťujúcich látok do vodných tokov hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Variant 1

Vplyv variantu 1 počas výstavby z dôvodu znečistenia vôd z povrchového odtoku únikmi z pracovných mechanizmov a stavebných materiálov do vodných tokov, zásahov do koryta a zmeny hydromorfologickej charakteristiky útvarov povrchovej vody hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 počas prevádzky z dôvodu odstránenia znečistenia vôd z povrchového odtoku, zlepšenia odtokových pomerov a celkovej ekologickej charakteristiky vodných útvarov, ako rieky Kysuca a jej prítokov na povrchové vody hodnotíme ako málo významne pozitívny (+1).

C.III.5.2. Vplyvy na podzemné vody

Trasa diaľnice D3 je v hodnotenom území vedená údolím rieky Kysuca v **chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy - Javorníky**, vyhlásenej Nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. v marci 1987. Významnejšie množstvá vodohospodársky využiteľných podzemných vôd sa v trase diaľnice D3 koncentrujú v kvartérnych fluviálnych sedimentoch Kysuce a jej prítokov, tvorených štrkami hrúbky 1,9 - 10,5 m, kde vytvárajú kolektor s voľnou, miestami mierne napätou hladinou, v hydraulikkej spojitosti s riekou Kysucou. Režim podzemných vôd závisí od úrovne hladiny v Kysuci. Hydraulické parametre

koeficient filtrácie a transmisivity sa pohybujú v medziach: $k = 1,19 - 1,83 \cdot 10^{-3} \text{ m.s}^{-1}$ (Auxt, 2015) a $T = 1 \cdot 10^{-2} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$ (Zakovič et al., 1988). Tieto kvartérne štrkové a piesčité sedimenty sú však z pohľadu možného rizika ohrozenia kvality vôd zaradené **medzi komplexy značne zraniteľné**. Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov a hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, najmä priepustnosti a úrovne hladiny vody, ktorá podmieňuje hrúbku aeračnej zóny a samočistiacu schopnosť horninového prostredia.

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 NV č. 174/2017 Z.z., 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.

Počas výstavby

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 (piloty), resp. nepriamo ich únikom do kolektora podzemných vôd, ktorý je dobre priepustný (štrky). Podľa pozorovaní na monitorovacích vrtoch za vysokých vodných stavov v rieke Kysuca vystúpi hladina podzemnej vody vo vrtoch v alúviu Kysuce na úroveň cca 2,0 m od terénu, v terénnych depresiách aj vyššie. Ročný rozkyv hladín býva 1,23 - 1,66 m a maximálna amplitúda rozkyvu v najbližšom vrte SHMÚ 413 činila 3,03 m. Minimálne hladiny sa vyskytujú v zimných mesiacoch a lete v suchom období, maximálne na jar v marci a apríli, sporadicky sa vyskytujú i podružné letné maximá. 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.

V záveroch dokumentu VÚVH (Garajová, 2017) sa konštatuje, že počas výstavby diaľnice môžu zmenu úrovne hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000500P a SK2001800F spôsobiť objekty mostov SO 233 v km 17,200 D3 nad Kysucou a SO 237 v km 18,900 D3 nad Kysucou. 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

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.

C.III.5.3. Vplyvy na vodné zdroje

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.

V okolí (250 m) od trasy diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto bolo na základe terénnych pochôdzok zaevidovaných 16 miestnych vodných zdrojov (studní) a 4 vodárenské zdroje určené na hromadné zásobovanie. Vodárenské zdroje v správe Severoslovenských vodární a kanalizácií, a.s. sa aktuálne nevyužívajú, tvoria tzv. rezervné alebo záložné zdroje podzemnej vody, preto prípadné krátkodobé nepriaznivé vplyvy nepredstavujú žiadne zdravotné riziko pre obyvateľov regiónu.

Vodárenské zdroje **VZ-1 až VZ-8** sa nachádzajú v obci Rudina vo vzdialenosti cca 200 – 250 m od osi navrhovanej trasy v km 15,100 až 15,300 D3. Medzi navrhovanou trasou a vodnými zdrojmi tečie potok Neslušanka, ktorý tvorí hydraulickú bariéru. Ovplyvnenie vodných zdrojov v tejto časti vylučujeme.

Vodný zdroj Radoľa - Za kaštieľom sa nachádza vo vzdialenosti cca 170 m vpravo od cesty I/11 a cca 200 m od plánovanej diaľnice D3. Vnútorne ochranné pásmo II. stupňa vodného zdroja je vedené pravým okrajom cesty I/11. Plánovaná diaľnica D3 nezasahuje do ochranného pásma vodného zdroja, v km 19,400 - 20,200 je trasa diaľnice projektovaná v zrušenom vonkajšom pásme 2. stupňa hygienickej ochrany **vodného zdroja Kysucké Nové Mesto**, ktoré je od roku 2016 zrušené. V tesnej blízkosti ľavého pruhu diaľnice D3 v km 21,600 - 22,100 je hranica zrušeného pásma hygienickej ochrany PHO-2 **vodného zdroja Podháň**, ktoré je od roku 2016 zrušené. **Vodárenský zdroj Kysucké Nové Mesto** tvoria 3 studne s označením S1 (pôvodne HŠK-1), S2 (pôvodne HŠK-2) a KM-10. Vodný zdroj pôvodne slúžil pre bývalý podnik ZVL Kysucké Nové Mesto na zásobovanie vodou. V súčasnosti vlastní vodný zdroj - studne S1 a KM-10 spoločnosť KLF-Energetika a.s. Studňa S1 je využívaná pre potreby spoločnosti KLF-Energetika a.s. na zásobovanie pitnou a technologickou vodou so schváleným odberom $3,17 \text{ l.s}^{-1}$ (Kandera, 2019). Vodný zdroj KM-10 je navrhovaný ako záložný zdroj k zdroju S1 so schváleným odberom $5,0 \text{ l.s}^{-1}$. Podzemná voda v objektoch S1 a KM-10 vyhovuje vo všetkých kvalitatívnych parametroch pre hromadné zásobovanie pitnou vodou (Kandera, 2019). Studňu S2 vlastní spoločnosť Projektmanagement s.r.o. Žilina a v súčasnosti nie je využívaný.

V správe Severoslovenskej vodárenskej spoločnosti, a.s., sa nachádza v katastri Rudina zdroj podzemnej vody s **označením SR-2** a v katastri obce Radoľa vodný zdroj **Za kaštieľom**. Projektovaná stavba vedie ochranným pásmom II. stupňa vodárenského zdroja Rudina z juhu na sever. Trasa diaľnice zasahuje do ochranného pásma II. stupňa od jeho východného okraja vo vzdialenosti cca 300 m od vodného zdroja formou 6 mostných pilierov a ďalej pokračuje na násypovom telese v súbehu s tokom Kysuce až po severný okraj ochranného pásma II. stupňa. Bližšie pri vodnom zdroji sú plánované len rekonštrukcie existujúcich prístupových ciest bez výraznejších zásahov do horninového prostredia. Z výsledkov realizovaného monitoringu v objektoch vodného zdroja je generálny smer prúdenia podzemných vôd zo severovýchodu na juhozápad rovnobežne s tokom rieky Kysuca, sekundárny smer záleží od aktuálneho vodného stavu v rieke. Pri vysokej hladine vody v rieke Kysuca je smer prúdenia z východu na západ, pri drénovaní podzemnej vody je smer prúdenia zo severu na juh. Z monitoringu ďalej vyplýva vplyv vzdialenosti vrtu od toku Kysuce na hladinu vo vrtoch. Vrt HG-2 je najbližšie ku Kysuci a aj rozkvy hladín vo vrte je najvyšší (0,65 m). Vrty HG-1 a HG-3 sú vzdialenejšie preto majú nižší rozkvy hladín (0,58 – 0,46 m). Vrt HG-4 je najvzdialenejší, rozkvy jeho hladín je len 0,26 m.

Okrem vodárenských zdrojov bolo v hodnotenom území trasy diaľnice zdokumentovaných 5 miestnych vodných zdrojov domových studní, ktoré slúžia na úžitkové potreby. Všetky domácnosti sú pripojené na verejný vodovod.

Miestne vodné zdroje č. 1 až 5. sa nachádzajú v Radoli vpravo od cesty I/11 a budúcej D3 cca 100 - 150 m od trasy. **Vodný zdroj Radoľa - Za kaštieľom** sa nachádza vo vzdialenosti cca 170 m vpravo od cesty I/11 a cca 200 m od plánovanej diaľnice D3. Vnútorne ochranné pásmo II. stupňa vodného zdroja je vedené pravým okrajom cesty I/11. Plánovaná diaľnica D3 nezasahuje do ochranných pásiem vodného zdroja. Studne **S1, S2 a KM-10** tvoria vodný zdroj Kysucké Nové Mesto. Vodné zdroje **VZ-9 a VZ-10** sa nachádzajú v ochrannom pásme vodného zdroja Kysucké Nové Mesto vo vzdialenosti cca 200 m od plánovanej diaľnice D3 v km 20,150 smerom na západ. Vodné zdroje sú dostatočne vzdialené, ovplyvnenie sa nepredpokladá. Vodný zdroj **VZ-11** sa nachádza cca 90 m od osi plánovanej diaľnice D3

v km 20,0 smerom na východ. Vodný zdroj je v súčasnosti nevyužívaný. Vodné zdroje **VZ-12 až VZ-16** sa nachádzajú v obci Kysucký Lieskovec na konci úseku vo vzdialenosti cca 200 m východným smerom. Studne sú využívané na úžitkovú a technologickú vodu.

Pri vedení trasy diaľnice na mostných objektoch predpokladáme iba minimálny zásah do podzemných vôd, a to iba pri zakladaní objektu, podobne aj pri budovaní oporných múrov na spevnenie svahov násypov.

Mostné objekty

201-00 Most cez Podhájsky potok v km 21,339

202-00 Most cez Kysucu v km 22,049

228-00 Most cez železničnú trať v km 13,540

229-00 Estakáda pozdĺž Kysuce v km 14,650

230-00 Most cez Kysucu v km 15,000

233-00 Most cez Kysucu v km 17,200

237-00 Most nad Kysucou v km 18,900

238-00 most na ceste III /01164

240-00 Most nad poľnou cestou v km 20,270

247-00 Estakáda pozdĺž Kysuce v km 18,100

248-00 Ekodukt ponad cestu I/11 a železniciu v km 13,300

Násypové telesá

Násyp v nive Kysuce v km 15,150 – 16,900

Násyp v nive Kysuce v km 19,240 – 22,300

Pri budovaní násypov sa nepredpokladá negatívny vplyv na podzemné vody.

Oporné múry

Obj. 264 Oporný múr v km 12,620-13,095 vľavo

Obj. 265 Oporný múr v km 13,095-13,355 vľavo

Obj. 266 Oporný múr v km 13,685-14,180 v strede

Obj. 268 Oporný múr v km 14,491-14,814 v strede

Obj. 272 Oporný múr na c.I/11 km 1,643-1,743 vľavo a 1,667-1,743 vpravo

Obj. 273 Oporný múr na c.I/11 km 1,845-1,957 obojstranne

Počas prevádzky

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. Vodné zdroje **VZ-9 a VZ-10** sa nachádzajú v ochrannom pásme vodného zdroja Kysucké Nové Mesto vo vzdialenosti cca 200 m od plánovanej diaľnice D3 v km 20,150 smerom na západ. Vodné zdroje sú dostatočne vzdialené, ovplyvnenie sa nepredpokladá. Vodný zdroj **VZ-11** sa nachádza cca 90 m od osi plánovanej diaľnice D3 v km 20,0 smerom na východ. Vodný zdroj v súčasnosti nie je využívaný. Vodné zdroje **VZ-12 až VZ-16** sa nachádzajú v obci Kysucký Lieskovec na konci úseku vo vzdialenosti cca 200 m východným smerom. Studne sú využívané na úžitkovú a technologickú vodu. Ovplyvnenie nepredpokladáme.

Otázke ochrany vodárenských zdrojov bola v rámci jednotlivých etáp projektovej prípravy venovaná mimoriadna pozornosť. Realizovaných bolo niekoľko etáp hydrogeologického prieskumu, ktorých výsledky boli zosumarizované v hydrogeologickom posudku "Vplyv diaľnice D3 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na existujúce vodné zdroje".

V rámci doplnkového inžinierskogeologického prieskumu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bol vypracovaný hydrogeologický posudok s pasportizáciou vodných zdrojov (Grenčíková et al., 2022). Podľa výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu sa nepredpokladá vplyv výstavby na vodné zdroje. K určitému lokálnemu a dočasnému ovplyvneniu podzemných vôd by mohlo dôjsť pri hĺbkovom zakladaní mostov. 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 - S východným okrajom oboch ochranných pásiem II. stupňa. Dočasné kvalitatívne ovplyvnenie VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto môže nastať len pri hĺbení základov pre mostné objekty. Preto odporúčame 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 odporúčame dôsledné dodržiavanie v posudku navrhovaných preventívnych opatrení. Navrhované technické a technologické riešenia a organizačné opatrenia zohľadňujú výsledky niekoľkých etáp geologických a hydrogeologických prieskumných a monitorovacích prác.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na podzemné vody

Variant 0

Vplyv nulového variantu z dôvodu znečistenia únikmi pri dopravných nehodách, ohrozenia vodných zdrojov hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Variant 1

Vplyv variantu 1 na podzemné vody počas výstavby z dôvodu ohrozenia kvality vodných zdrojov únikmi znečisťujúcich látok pri stavebných prácach a hladinového režimu podzemnej vody stavebným čerpaním a pod. hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na podzemné vody počas prevádzky z dôvodu odstránenia alebo minimalizácie ohrozenia kvality vôd vodných zdrojov únikmi znečisťujúcich látok a hladinového režimu podzemných vôd hodnotíme ako neutrálny (žiadny 0).

Ochrana prírodných liečivých zdrojov

V trase posudzovaného úseku diaľnice sa nenachádzajú žiadne zdroje prírodných liečivých zdrojov, ani ich ochranné pásma. Z uvedeného dôvodu sa vplyvy **nepredpokladajú** ani **počas výstavby** a ani **počas prevádzky** diaľnice D3.

C.III.6 Vplyvy na pôdu

Počas výstavby

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.

Rozsah záberov poľnohospodárskych a lesných pozemkov podľa jednotlivých katastrálnych území je uvedený v častiach C.III.11.1 Vplyv na poľnohospodárstvo a C.III.11.2 Vplyv na lesné hospodárstvo.

Oporné a zárubné múry požiadavky na záber pôdy čiastočne znižujú (rozsah oporných a zárubných múrov je popísaný v časti A.II.10. Popis technického a technologického riešenia).

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. pôdnych 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 zatrávnovaním, prípadne výsadbou kríkov.

Počas prevádzky

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).

Vzhľadom na lepšie dopravno-technické parametre diaľnice sa očakáva zníženie rizika vzniku havárií spojených s ohrozením kvality pôdy, v porovnaní so súčasným stavom.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na pôdy

Variant 0

Vplyv nulového variantu na pôdy hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Variant 1

Vplyv variantu 1 na pôdy počas výstavby hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na pôdy počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.7 Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Vplyvy na flóru, faunu a biotopy sa prejavujú v etape výstavby diaľnice D3 priamo, aj nepriamo.

Počas výstavby bude dochádzať k nasledujúcim priamym a nepriamym vplyvom:

- trvalému a dočasnému záberu pôdy – strata biotopov, trvalá likvidácia a dočasné narušenie;
- pôsobeniu hluku, vibrácií a emisií zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy (staveniská, prístupové trasy) – dočasné vyrušovanie živočíchov hlukom a svetlom;
- 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;

- vzniku líniovej a plošnej bariéry (stavenisko a prístupy), možnosť kolízií stavebnej dopravy so živočíchmi;
- ruderalizácii, riziku 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 predačnému 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 brehové 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:

Tab.č. 65 Prehľad výrubu drevín rastúcich mimo lesné pozemky a ich spoločenská hodnota

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 deväťsilov (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.
- šírenie expanzívne sa šíriacich a inváznych druhov rastlín.

Vplyvy na jednotlivé skupiny živočíchov

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.

Vplyvy na bezstavovce

Výstavbou dochádza k priamemu záberu vhodných biotopov a ich fragmentácii.

Vplyvy na obojživelníky a plazy

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, spiatočný 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.

Vplyvy na vtáctvo

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.

Vplyvy na netopiere

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.

Vplyvy na cicavce

Vlk dravý – jeho výskyt bol potvrdený pri obci Horelica, Dunajov a Povina v blízkosti cesty I/11. Vplyvom výstavby diaľnice D3 dôjde k zásahu do vhodného biotopu a k ovplyvneniu migračnej priechodnosti líniovej bariéry.

Rys ostrovid – bol zaznamenaný v širšom okolí navrhovanej stavby diaľnice. Vplyvom výstavby dôjde k zásahu do vhodného biotopu druhu a k ovplyvneniu migračnej priechodnosti líniovej bariéry.

Medveď hnedý – bol zaevidovaný pri obci Povina. V okolí sa nachádza dostatok vhodných biotopov, ktoré môže medveď využívať. Vplyvom výstavby diaľnice D3 dôjde k zásahu do vhodného biotopu a k ovplyvneniu migračnej priechodnosti líniovej bariéry.

Vydra riečna – sa vyskytuje na toku rieky Kysuca a v jej prítokoch. V okolí sa vyskytuje dostatok vhodných biotopov, ktoré vydra využíva. 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 nulovom variante predpokladáme priamy negatívny vplyv na mortalitu živočíchov na ceste I/11 v dôsledku vysokej predpokladanej intenzity dopravy.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na flóru, faunu a biotopy

Variant 0

Vplyv nulového variantu na flóru, faunu a biotopy hodnotíme ako mierne významne negatívny (-2).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na flóru, faunu a biotopy počas výstavby hodnotíme ako významne negatívny (-3).

Vplyv Variantu 1 na flóru, faunu a biotopy počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.7.1 Vplyvy na chránené, vzácne, ohrozené druhy a ich biotopy

Z podkladov o území, akými sú územnoplánovacie dokumentácie rôznej hierarchickej úrovne a dokumentácie územného systému ekologickej stability vyplýva, že v posudzovanom území a jeho širšom okolí sa vyskytujú chránené, vzácne a ohrozené druhy najmä živočíchov a ich biotopy, ako aj samotné chránené biotopy, či už národného, alebo aj európskeho významu. Druhy aj biotopy sú popísané v príslušných kapitolách predkladanej správy o hodnotení v časti C.II.

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. Súčasťou správy o hodnotení vplyvov je príloha č. 5, ktorú tvorí inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu v trase navrhovanej stavby (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023) vypracovaná na základe aktuálne spracovávanej dokumentácie na stavebné povolenie. Inventarizačný prieskum chránených rastlín a živočíchov bol vykonaný v rokoch 2020 a 2021 a jeho výsledky sú predmetom dokumentácie D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Prieskum chránených a ohrozených druhov

podľa vyhlášky č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny (HBH Projekt, spol.s.r.o., 04/2021). Pre potreby zistenia migrácie živočíchov v území bola vypracovaná migračná štúdia (Príloha č. 9 SoH, HBH Project spol. s r.o., 2020) a pre vyhodnotenie vplyvov stavby na územia siete Natura 2000 bolo vypracované tzv. primerané posúdenie (Príloha č. 6 SoH, DOPRAVOPROJEKT a.s., 2023).

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 devätsilov (6430) v kombinácii s biotopom národného významu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

V nasledujúcich tabuľkách je uvedené určenie spoločenskej hodnoty vyššie spomínaných biotopov.

Tab.č. 66 Prehľad spoločenskej hodnoty jednotlivých biotopov

Biotop	Polygóny	Celková plocha v m ²	Spoločenská hodnota v €
Br6+Kr9	25 – 27, 75	13 107	131 070
Kr9	1 – 8, 10 – 12, 15, 17, 19 – 22, 28, 30, 35 – 46, 49 – 58, 63 – 69, 71, 72, 74, 76, 77	199 069	1 990 690
Lk1	13, 23, 24, 31 – 34, 47, 48, 59 – 62, 70, 73	124 852	2 497 040
Ls1.1	9, 14, 16, 18, 29	57 895	4 052 650
Spolu		394 923	8 671 450

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 543/2002 Z.z.).

Primerané hodnotenie vplyvu zámeru „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na sústavu Natura 2000“ (Príloha č. 6 SoH, 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 CHVÚ. Dotknuté biotopy neboli identifikované.

Tab.č. 67 Prehľad dotknutých predmetov ochrany v rámci dotknutých ÚEV a CHVÚ

Dotknutý predmet ochrany	Dotknuté územie
vlk dravý (<i>Canis lupus</i>) rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>) 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 Śląski 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

Dotknutý predmet ochrany	Dotknuté územie
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 CHVÚ

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 potravnnej 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 vstupu 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, Zázrivské 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 O (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 potravinnej 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 potravinnej migrácii a disperzii mladých jedincov nedôjde. Kvalita biotopu bude dlhodobá (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.

Pĺž 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 pĺž 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 pĺž 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 (pláž 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 území 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 potravnéj 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), potravné, 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 potravnéj 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 potravinnej 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, potravné, 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 ÚEV a CHVÚ

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 ÚEV, predpokladá mierne pozitívny vplyv na cieľ ochrany – migračné prepojenie jadrových populácií ÚEV v dotknutom úseku, t.j. prepojenie ÚEV 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 línií v profiloch významných pre vzájomné cezhraničné prepojenie ÚEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Malý Polom, Javornický hrebeň, Kysucké Beskydy, Zákrivské 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 ÚEV Beskydy a Strážovské vrchy, na migračné spojenie ostatných ťažiskových populácií nemá vplyv. Zlepšenie možností prepojenia ÚEV Beskydy s ďalšími dotknutými ÚEV 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 ÚEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Malý Polom, Javornický hrebeň, Kysucké Beskydy, Zákrivské 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 bielooplutvý (*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)m
- ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou, vrátane nadchodu pre zver ponad trať v nžkm 282,963m
- 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.

Tab.č. 68 Vyhodnotenie významnosti kumulatívnych vplyvov

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

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 – Krásko n. K., vrátane ekoduktu v nžkm 282,963	Žilina – Brodno, úprava toku Brodnianka, II. etapa	
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.**

C.III.7.2 Vplyvy na migračné koridory živočíchov

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 (jelen 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.

Živočíchové kategórie D (obojživelníky, plazy, drobné cicavce (chrček poľný, sysel 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 obojživelníkov na základe terénneho prieskumu je možné stanoviť migračné profily a podmienky, za ktorých sú tieto profily pre obojživelníky 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 obojživelníky. 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 = SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou;
- km 18,073 D3 = SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce;
- km 19,757 D3 = SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3;
- km 22,050 D3 = SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049.

Ďalšími objektmi, ktoré umožňujú migráciu živočíchov, najmä menších druhov cicavcov a obojživelníkov, 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 obojživelníkov.

- 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 C.IV.2.6 Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu.

C.III.8 Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

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 navyše 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, pritienenie, 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 vložiením korporátnych farebných prvkov podľa dizajnu 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..

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na krajinu

Variant 0

Vplyv nulového variantu na krajinu hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na krajinu, jej štruktúru a využívanie počas výstavby hodnotíme ako významne negatívny (-3).

Vplyv Variantu 1 na krajinu, jej štruktúru a využívanie počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.9 Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma

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.

C.III.9.1 Vplyvy na územia národnej siete chránených území

Územie v okolí navrhovanej stavby je v kompetencii Správy NP Malá Fatra (od Žiliny po obec Oškerda) a Správy CHKO Kysuce (cca od obce Oškerda po koniec úseku v k.ú. Kysucký Lieskovec).

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 - územie predstavuje významný geologický profil, ktorý vznikol zarezávaním rieky Kysuce do súvrstvia bradlového pásma. V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma (v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z.), ktoré predstavuje územie 60 m von od hranice PP platí 3. st. ochrany. Chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca.

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 môžeme považovať nasledujúce chránené územia:

Prírodná rezervácia Rochovica - v chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma, platí 4. st. ochrany (100 m von od jej hranice). Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 35 m od hranice CHÚ.

Prírodná rezervácia Brodnianka - v chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma 4. st. ochrany (100 m von od jej hranice). Navrhovaná stavba diaľnice D3 a jej objektov sa nachádza v minimálnej vzdialenosti cca 80 m od hranice OP.

Prírodná rezervácia Ľadonhora - rezervácia podlieha 5. stupňu ochrany, ochranné pásmo má 3. stupeň ochrany (100 m von od jej hranice). Od stavby objektov diaľnice D3 je chránené územie vzdialené min 2580 m.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na chránené územia národnej siete

Variant 0

Vplyv nulového variantu na chránené územia národnej siete hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na chránené územia národnej siete počas výstavby hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na chránené územia národnej siete počas prevádzky hodnotíme ako nulový (0).

C.III.9.2 Vplyvy na územia sústavy Natura 2000

V súlade s Rozsahom hodnotenia vydaným MŽP SR bolo v rámci tejto správy o hodnotení vplyvov vypracované Primerané posúdenie vplyvov navrhovanej diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na územia sústavy Natura 2000 (Príloha č. 6 SoH, M. Zuzkinová, 2023).

Primerané posúdenie bolo vypracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, 2014) a jej doplnenia (2016). Predmetom posúdenia vplyvov je najmä možná reakcia predmetov ochrany dotknutých území sústavy Natura 2000 na realizáciu projektu a jej dôsledky. Na základe metodiky boli identifikované vplyvy D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na jednotlivé predmety ochrany a bola vyhodnocovaná ich významnosť.

Podľa uvedeného materiálu boli, ako dotknuté navrhovanou stavbou, identifikované nasledujúce územia siete Natura 2000:

Tab.č. 69 Územia siete Natura 2000 dotknuté navrhovanou stavbou diaľnice D3

kód / názov územia	orientačná vzdialenosť projektu od najbližšej hranice CHU (v km) a smer	možnosť ovplyvnenia	dotknuté územie
SKUEV0834 Ľadonhora / navrhované rozšírenie SKUEV0834	2,5 km východne	Predmetom ochrany sú 3 lesné biotopy (9180, 9130, 9150), 2 nelesné biotopy (6510, 5130), 1 druh obojživelníka a 3 druhy cicavcov (veľké šelmy). Je pravdepodobné ovplyvnenie migračných trás veľkých šeliem mimo územia UEV.	áno
SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou	6,3 km vzdušnou čiarou severne / 7,4 km po toku	Predmet ochrany – 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. Predpokladá sa riziko nepriameho ovplyvnenia biotopov v UEV a kvality podmienok vodných a polovodných druhov mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKUEV0256 Strážovské vrchy	8,6 km juhozápadne	Predmetom ochrany je 20 lesných a nelesných biotopov, 5 druhov rastlín a 18 druhov živočíchov. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo územia UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3, D1).	áno
SKUEV0288 Kysucké Beskydy	9,9 km východne	Predmetom ochrany je 12 lesných a nelesných biotopov, 3 rastlinné druhy a 11 druhov živočíchov. Je pravdepodobné ovplyvnenie migračných trás veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKUEV2288 Kysucké Beskydy	14,4 km východne	Predmetom ochrany sú 4 biotopy (lúčne, trávne, lesné, vodné), 1 rastlinný druh, 2 druhy obojživelníkov a 4 druhy cicavcov vrátane veľkých šeliem. Je pravdepodobné ovplyvnenie migračných trás veľkých šeliem mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKUEV0252 Malá Fatra	12,0 km východne	Predmetom ochrany je 28 lesných a nelesných biotopov, 7 druhov rastlín a 18 druhov živočíchov. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo územia UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKUEV0642 Javornícky hrebeň	27,1 km západne	Predmetom ochrany je 7 lesných a nelesných biotopov a 9 druhov živočíchov. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno

kód / názov územia	orientačná vzdialenosť projektu od najbližšej hranice CHU (v km) a smer	možnosť ovplyvnenia	dotknuté územie
SKUEV0657 Malý polom	22,0 km severozápadne	Predmetom ochrany sú 4 lesné biotopy, 1 rašelinný biotop, 1 druh obojživelníka a 3 druhy cicavcov (veľké šelmy). Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKUEV0251 Zázrivské lazy	22,2 km východne	Predmetom ochrany je 16 lesných a nelesných biotopov, 3 druhy rastlín a 9 druhov živočíchov. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem mimo UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
SKCHVU028 Strážovské vrchy	8,7 km južne	Vzhľadom na vzdialenosť je vylúčený priamy vplyv na biotopy a podmienky druhov z predmetu ochrany v rámci CHVU, ale je možný nepriamy vplyv na biotopoch mimo CHVU (trofia, migrácia). Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3, D1).	áno
SKCHVU013 Malá Fatra	11,8 km východne	Vzhľadom na vzdialenosť je vylúčený priamy vplyv na biotopy a podmienky druhov z predmetu ochrany v rámci CHVU, ale je možný nepriamy vplyv na biotopoch mimo CHVU (trofia, migrácia). Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3, D1).	áno

Primerané hodnotenie zároveň identifikovalo dotknuté územia Natura 2000 aj mimo územie Slovenskej republiky. Ako dotknuté boli vyhodnotené nasledujúce územia ležiace v ČR a Poľsku:

Tab.č. 70 Územia siete Natura 2000 mimo územie SR dotknuté navrhovanou stavbou diaľnice D3

kód / názov územia	orientačná (najbližšia) vzdialenosť projektu od hranice CHU (v km)	možnosť ovplyvnenia	dotknuté územie
CZ0724089 UVL Beskydy (UEV)	20 km západne	Predmetom ochrany je 18 lesných a nelesných biotopov, a 13 druhov. Priamy vplyv na predmety ochrany v rámci UEV je vylúčený. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo územia UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
CZ0811022 PO Beskydy (CHVU)	23 km severozápadne	Predmetom ochrany je 10 druhov vtákov. Vzhľadom na vzdialenosť je vylúčený priamy vplyv na biotopy a podmienky druhov z predmetu ochrany v rámci CHVU, ale je možný nepriamy vplyv na biotopoch mimo CHVU (trofia, migrácia). Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
PLH240006 SCI Beskid Żywiecki (UEV)	15 km severovýchodne	Predmetom ochrany je 19 biotopov a 19 druhov. Priamy vplyv na predmety ochrany v rámci UEV je vylúčený. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo územia UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno
PLH240005	25 km severne	Predmetom ochrany je 16 lesných a nelesných biotopov a 18 druhov. Priamy vplyv na predmety ochrany v rámci	áno

kód / názov územia	orientačná (najbližšia) vzdialenosť projektu od hranice CHU (v km)	možnosť ovplyvnenia	dotknuté územie
SCI Beskid Śląski (UEV)		UEV je vylúčený. Je predpoklad, že budú ovplyvnené migračné trasy veľkých šeliem z predmetu ochrany mimo územia UEV. Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	
PLB240002 SPA Beskid Żywiecki (CHVU)	15 km severovýchodne	Predmetom ochrany je 15 druhov vtákov. Vzhľadom na vzdialenosť je vylúčený priamy vplyv na biotopy a podmienky druhov z predmetu ochrany v rámci CHVU, ale je možný nepriamy vplyv na biotopoch mimo CHVU (trofia, migrácia). Je pravdepodobná kumulácia vplyvov s inými projektmi (nadväzujúce úseky D3).	áno

Vyhodnotenie možných kumulatívnych vplyvov na dotknuté územia siete Natura 2000

Dotknuté predmety ochrany a vplyvy identifikované v predchádzajúcich častiach možno pre potreby prípadnej kumulácie zhrnúť do nasledovných skupín:

- *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 ÚEV 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 ÚEV a dočasné zhoršenie podmienok mimo ÚEV (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 ÚEV, dočasné zhoršenie podmienok mimo ÚEV (kvalita biotopu) počas výstavby, trvalé mierne zhoršenie podmienok mimo ÚEV (kvalita biotopu) počas prevádzky,
- *vplyvy na 9 druhov vtákov*
 - variant 0: mortalita v premávke na ceste I/11,
 - variant 1: mierna strata biotopov mimo CHVÚ, dočasné zhoršenie podmienok mimo CHVÚ 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 ÚEV a CHVÚ. 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 ÚEV 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.

Tab.č. 71 Identifikácia projektov a plánov s možným kumulatívnym vplyvom

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie možnej kumulácie
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica	prípravovaný; 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 ÚEV Beskydy, Malý Polom, Javornícky hrebeň, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, Malá Fatra, Zázrivské lazy), mierne negatívny vplyv na vydru riečnu a ryby z predmetu ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, vplyvy sú podstatné pre kumuláciu vplyvov
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil	prípravovaný; 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 ÚEV Beskydy, Malý Polom, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, Malá Fatra, Zázrivské lazy), mierne negatívny vplyv na vydru riečnu a ryby z predmetu ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, mierne negatívny vplyv na 8 druhov vtákov v CHVÚ Strážovské vrchy, Malá Fatra, Beskydy, Beskid Żywiecki, vplyvy sú podstatné pre kumuláciu vplyvov
Privádzka 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 privádzka vylúčená, počas prevádzky nie je vyhodnotený nepriaznivý vplyv na predmety ochrany ÚEV a CHVÚ, 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 ÚEV Beskydy, Beskid Šlaski, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy, riešenie s tunelmi, mostnými objektmi a viaduktmi nadštandardných parametrov, ktoré sú priechodné pre veľké šelmy, aj vydru 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 ÚEV Beskydy, Beskid Żywiecki, Kysucké Beskydy (migrácia obmedzená urbanizáciou protredia), vylúčenie mortality, objekty priechodné pre veľké šelmy a vydru riečnu, mostný objekt ponad tok Čierňanky s obmedzením kolízií vtákov, nepriaznivý vplyv do kumulácie nevstupuje

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie možnej kumulácie
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 ÚEV Beskydy, Beskid Žywiecky, 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.
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 ÚEV Beskydy a ÚEV Strážovské vrchy, možno predpokladať trvalý mierne negatívny vplyv, možný vplyv na vtáky z predmetu ochrany CHVÚ 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 ÚEV Beskydy, Malý polom s ÚEV Beskid Žywiecky, Kysucké Beskydy, Zázrivské lazy, Malá Fatra, Ľadonhora), trvalé ovplyvnenie vydry riečnej (ÚEV 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 ÚEV Beskydy, Malý polom s ÚEV Beskid Žywiecky, Kysucké Beskydy, Zázrivské lazy, Malá Fatra, Ľadonhora), trvalé ovplyvnenie vydry

projekt / plán	stav projektu	vykonané primerané hodnotenie Natura 2000 a výsledok posúdenia	vyhodnotenie možnej kumulácie
			riečnej (ÚEV 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 (ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou) bez hodnotenia významnosti	stavba zahŕňa realizáciu nadchodu pre zver s oplatením priľahlých úsekov trate na prevedenie migračného tlaku veľkých šeliem (mierne priaznivý vplyv). Pravdepodobný je mierne negatívny vplyv na druhy z predmetu ochrany ÚEV 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 územia 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 vydru riečnu z predmetu ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou (mimo ÚEV) nepriamo počas výstavby, možná kumulácia len v čase súbežnej realizácie projektov.
Čadca – rieka Kysuca, protipovodňové 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 ÚEV 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.

Vyhodnotenie vplyvov projektu na integritu území siete Natura 2000

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:

Tab.č. 72 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

Tab.č. 73 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
pĺž 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

Tab.č. 74 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

Tab.č. 75 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

Tab.č. 76 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

Tab.č. 77 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

Tab.č. 78 Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0642 Javornický 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

Tab.č. 79 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

Tab.č. 80 Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany SKUEV0251 Záhrivské 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

Tab.č. 81 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

Tab.č. 82 Vyhodnotenie významnosti vplyvov projektu na dotknuté predmety ochrany PLH240005 Beskid Śląski

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

Tab.č. 83 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

Tab.č. 84 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

Tab.č. 85 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

Predmet ochrany	Významnosť vplyvov		Charakteristika vplyvov
	V0	V1	
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

Tab.č. 86 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

Tab.č. 87 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 predchádzajúcich častí primeraného hodnotenia možno konštatovať nasledovné závery:
Nulový variant projektu (stav bez realizácie projektu) nemá významne negatívny vplyv na integritu dotknutých ÚEV a dotknutých CHVÚ z hľadiska cieľov ich ochrany.

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.

C.III.10 Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Trasa diaľnice D3 sa dostáva do konfliktu s nasledujúcimi prvkami ÚSES:

Vplyv na prvky RÚSES a MÚSES

Stavba leží v území, pre ktoré bol vyhotovený aktualizovaný RÚSES okresu Kysucké Nové Mesto (2020). Pre časť úseku v k. ú. Kysucké Nové Mesto bol v rámci ÚP (2003) lokalizovaný MÚSES (vrátane k. ú.

Oškerda a Budatínska Lehota). Časť v k. ú. Brodno je zahrnutá do RÚSES okresu Žilina (2020). Ostatné obce v území, ktorými stavba prebieha, nemajú spracovaný krajinný-ekologický plán alebo relevantný podklad v rámci ÚP.

Posúdiť vplyv stavby na ÚSES je problematické, nakoľko je rozdelená na území dvoch okresov a ich regionálne ÚSES nie sú úplne kompatibilné. Územie okresu Žilina bolo posudzované len z podkladu mapy 1:50 000 vo formáte pdf bez dostupnej elektronickej vrstvy, kým pre územie okresu Kysucké Nové Mesto je elektronická vrstva dostupná. 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 biocentra.

Do miestneho biocentra MBc1 (totožné s GL42 RÚSES) zasahuje stavba polygónmi č. 27 a 29, do MBc2 zasahuje okrajovo na plochách bez biotopov a MBc3 pretína prevažne na plochách bez biotopov, zasahuje doň okrajovo polygónmi č. 51, 52, 53.

Hlavný prvok ÚSES, ktorý je v území dotknutý záberom biotopov, je nadregionálny biokoridor Rieka Kysuca. Priamo sa ho dotýkajú zábery biotopov v polygónoch č. 1, 2, 4 – 11, 14 – 30, 35 – 58, 63 – 69, 71, 72, 74 – 77, sčasti sa ho dotýkajú aj polygóny 59 – 62, 70. Polygóny 10, 11, 13 – 16, 34 zasahujú, pokiaľ je to možné posúdiť z dostupného mapového podkladu, do územia nadregionálneho biocentra NRBC Ľadonhora – Brodnianka, polygóny 68 – 75 zasahujú do územia nadregionálneho biokoridoru NRBk Veľký Javorník – Kysucké Beskydy. Zábery biotopov v polygónoch č. 3, 12, 31, 32, 33 sa nedotýkajú žiadnych vymedzených prvkov ÚSES v území.

S výnimkou polygónov 3, 9 prakticky všetky polygóny mokradí buď úplne alebo čiastočne zasahujú do uvedených prvkov regionálneho ÚSES.

Vzťah k prvkom ÚSES je osobitne vyznačený pri popise každého biotopového alebo mokradného polygónu v rámci spracovanej inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov (príloha č. 5 SoH). 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. (prevzaté z Príloha č. 5 SoH; D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Mgr. M. Barlog, 2023)

Migračné objekty v trase diaľnice D3

Ekodukty sú špecializované mostné objekty, ktoré slúžia na bezbariérový prechod živočíchov všetkých kategórií, v prvom rade však pre veľké druhy cicavcov, v oblastiach zistenej migrácie týchto živočíchov, v trasách významných biokoridorov.

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 prevádzkanie 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 živočichy 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 výsadiieb je vypracovaný v súlade s TP 02/2012 Migračné objekty pre voľne žijúce živočichy, 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. Zoznam bol upravený na základe výsledkov prieskumných prác v dotknutom území:

- javor horský (*Acer pseudoplatanus*),
- borovica lesná (*Pinus sylvestris*),
- hloh obyčajný (*Crataegus oxyacantha*),
- lieska obyčajná (*Corylus avellana*),
- bršlen európsky (*Euonymus europaeus*),
- kalina siripútková (*Viburnum lantana*),
- ríbezľa egrešová (*Ribes uva-crispa*),
- ruža šíповá (*Rosa canina*),
- svíľ krvavý (*Swida sanguinea*),
- slivka trnková (*Prunus spinosa*),
- vtáčí zob obyčajný (*Ligustrum vulgare*),
- tavoločník prostredný (*Spiraea media*).

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 kuželom 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 zatravnený (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 oplatenie 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na územný systém ekologickej stability

Variant 0

Vplyv nulového variantu na ÚSES hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na ÚSES počas výstavby hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na ÚSES počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.11 Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme 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.

C.III.11.1 Vplyvy na poľnohospodárstvo

V trase navrhovanej diaľnice D3 hospodária Ing. Peter Vakula - ZAVA, Roľnícke družstvo Rudina, Poľnohospodárske obchodné družstvo Radoľa, AGO Kysucký Lieskovec a súkromne hospodáriaci roľníci.

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.

Tab.č. 88 Trvalý a dočasný záber poľnohospodárskych pozemkov

k.ú.	Trvalý záber PP (ha)	Dočasný záber PP (ha)	Ročný záber PP (ha)	Celkový záber PP (ha)
Brodno	2,5491	6,8948	7,6199	17,0638
Budatínska Lehota	0	0	0,0279	0,0279
Oškerda	0,0025	0	1,9422	1,9447
Kysucké Nové Mesto	2,0763	0,8749	3,4152	6,3664
Povina	0,0688	0,2344	0,1444	0,4476
Rudinka	0	0	0,2231	0,2231
Radoľa	0	0	0,7220	0,7220
Kysucký Lieskovec	1,4535	0,9380	0,6122	3,0037
Spolu	6,1502	8,9421	14,7069	29,7992

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 zákona č.220/2004 Z.z. §12 ods.2.K najkvalitnejším pôdam v rámci jednotlivých katastrálnych území podľa NV SR č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy patria:

- Brodno – 0706012; 0706015; 0763415;
- Budatínska Lehota – 0706015;
- Oškerda – 0706015; 0706045; 0714065; 0814065;
- Kysucké Nové Mesto – 0706012; 0706015; 0706022;
- Povina – 0706012; 0706015; 0706022; 0714065; 0770213;
- Rudinka – 0706015; 0814065;
- Radoľa – 0706012; 0706015; 0763212;
- Kysucký Lieskovec – 0706012; 0706022.

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 14317 m²
- ZS9; ZS16; SH8; SH9; SH10 v K.Ú. Kysucké Nové Mesto na celkovej ploche cca 8370 m²
- ZS11; ZS12; ZS15; SH11 v K.Ú. Budatínska Lehota na celkovej ploche cca 5563 m²
- ZS17; SH13 v K.Ú. Kysucký Lieskovec na celkovej ploche cca 8344 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 NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Ministerstva

pôdohospodárstva SR sa dočasne odňaté plochy poľnohospodárskej pôdy po ukončení výstavby zrekultivujú a začlenia v príslušnom hone do pôdneho fondu. (viď kap. C.IV.2.7 Opatrenia na ochranu pôdneho fondu)

Skrývka humusového horizontu

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 pripravovanej 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, zrnitostne stredne ťažký - hlinitý a piesočnatohlinitý, často s prímiesou skeletu.

Na základe výsledkov pedologického prieskumu boli určené kategórie navrhovanej hrúbky HH PP nasledovne:

- I. bez skrývky - pôdy s veľmi plytkým pôdnym profilom s veľmi tenkým (do 15 cm) humusovým horizontom, plochy s obsahom skeletu v humusovom horizonte nad 50% a plochy porastené samonáletom
- II. skrývka 15 cm
- III. skrývka 20 cm
- IV. skrývka 25 cm
- V. skrývka 30 cm.

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

Počas prevádzky diaľnice D3 je možné ovplyvnenie kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskych pôd v blízkosti cesty škodlivinami obsiahnutými vo výfukových plynoch 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na poľnohospodárstvo

Variant 0

Vplyv nulového variantu na poľnohospodárstvo hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na poľnohospodárstvo počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na poľnohospodárstvo počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.11.2 Vplyvy na lesné hospodárstvo

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.

Tab.č. 89 Trvalý a dočasný záber lesných pozemkov

k.ú.	Trvalý záber LP (ha)	Dočasný záber LP (ha)	Ročný záber LP (ha)	Celkový záber LP (ha)
Brodno	2,1703	1,1721	0,7389	4,0813
Budatínska Lehota	0	0	0,0332	0,0332
Oškerda	0,0069	0,0947	0,3127	0,4143
Kysucké Nové Mesto	0,1625	2,6272	0,0039	2,7936
Radoľa	0	0	0,0572	0,0572
Spolu	2,3397	3,8940	1,1459	7,3796

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.

Vplyvy na poľovnícke obhospodarovanie

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 poľovných 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 poľovných 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na lesné hospodárstvo

Variant 0

Vplyv nulového variantu na poľnohospodárstvo hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na poľnohospodárstvo počas výstavby hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na poľnohospodárstvo počas prevádzky hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

C.III.11.3 Vplyvy na priemyselnú výrobu

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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na priemyselnú výrobu

Variant 0

Vplyv nulového variantu na priemyselnú výrobu hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na priemyselnú výrobu počas výstavby hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na priemyselnú výrobu počas prevádzky hodnotíme ako mierne významný pozitívny (+2).

C.III.11.4 Vplyvy na sídla

Žilina

Mestské časti Budatín a Považský Chlmec

V katastrálnom území mestských častí Budatín a Považský Chlmec nadväzuje začiatok diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na predchádzajúci úsek diaľnice D3 Žilina (Stražov) – 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.

Mestská časť Vranie

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 riekou 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídla – MČ Vranie

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – MČ Vranie hodnotíme ako nulový (0).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo – MČ Vranie počas výstavby hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na MČ Vranie počas prevádzky hodnotíme ako málo významný pozitívny (+1).

Mestská časť Brodno

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 (prečerpávací 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 (SO162.3). 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídla – MČ Brodno

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – MČ Brodno hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo – MČ Brodno počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na MČ Brodno počas prevádzky hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Rudinka

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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídlo - obec Rudinka

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo - obec Rudinka hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Rudinka počas výstavby hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Rudinka počas prevádzky hodnotíme ako málo významný pozitívny (+1).

Kysucké Nové Mesto

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 prietahu 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 opravi 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. 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídlo – mesto Kysucké Nové Mesto

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – mesto Kysucké Nové Mesto hodnotíme ako významný negatívny vplyv (-3).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo - mesto Kysucké Nové Mesto počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na sídlo - mesto Kysucké Nové Mesto počas prevádzky hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Povina

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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídlo – obec Povina

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – obec Povina hodnotíme ako významný negatívny vplyv (-3).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Povina počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Povina počas prevádzky hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Radoľa

Trasa diaľnice D3 prechádza okrajovou časťou k.ú. Radoľa v úseku cca km 17,150 – 18,050 D3. Vedením diaľnice bude ovplyvnený Motocest 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, svetelnú riadenú križovatku na ceste I/11, brehové a sprievodné 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).

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídlo – obec Radoľa

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – obec Radoľa hodnotíme ako významný negatívny vplyv (-3).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Radoľa počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Radoľa počas prevádzky hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

Kysucký Lieskovec

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).

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na sídlo – obec Kysucký Lieskovec

Variant 0

Vplyv nulového variantu na sídlo – obec Kysucký Lieskovec hodnotíme ako významný negatívny vplyv (-3).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Kysucký Lieskovec počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na sídlo - obec Kysucký Lieskovec počas prevádzky hodnotíme ako málo významný negatívny (-1).

C.III.11.5 Vplyvy na dopravu**Počas výstavby**

Základnou prioritou v organizácii dopravy je zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti súčasnej individuálnej a hromadnej dopravy a zabezpečenie doterajšej obsluhy územia. To sa docieli 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 spojazdnený 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 spojazdnený 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,
- spojazdnenie 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. Prejazdny profil cesty I/11 bude mať počas celej výstavby zachované 2 jazdné pruhy s výnimkou prekopáviek 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 provízorne 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, zabráňujúce 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.

Počas prevádzky

(prevzaté z: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023))

Ovplyvnenie dopravných pomerov v oblasti je hlavným cieľom výstavby diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto. Zámerom je stiahnuť 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.

Nižšie sú znázornené kartogramy dopravného zaťaženia pre dlhodobý horizont 2050, v ktorom sú dosahované najvyššie objemy dopravy zo sledovaného výhľadového obdobia, a teda aj najvyššie potenciálne efekty. Uvedené kartogramy celodenných intenzít dopravy opisujú iba stav po realizácii I. etapy: úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, tzn. bez realizácie nadväzujúcich etáp v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Čadca (Bukov).

Tab.č. 90 Dopravné zaťaženie pre dlhodobý horizont 2050 stav po realizácii diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto

2050 s projektom (D3 KNM - OSC, v prevádzke) RPDl voz/24 hod						
cesta	sč.úsek	od	do	OA	NA	spolu
I/11	90309	Žilina	kri.s III/2055	9990	0	9990

2050 s projektom (D3 KNM - OSC, v prevádzke) RPDl voz/24 hod						
I/11	90308	kr.s III/2055	privádzač KNM	9210	150	9360
I/11 intr.	90292	privádzač KNM	kr.s III/2054, III/2052	6210	0	6210
I/11 intr.	90291	kr.s III/2054, III/2052	III/2053, koniec intr.KNM	4680	0	4680
I/11	90290	III/2053, koniec intr.KNM	kri.s III/2051 (Kysucký Lieskovec)	6550	210	6760



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 11 Intenzity dopravy v roku 2050 v MÚK Brodno, I. etapa D3



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 12 Intenzity dopravy v roku 2050 na úseku Žilina – Kysucké Nové Mesto, I. etapa D3



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 13 Intenzity dopravy v roku 2050 na úseku Kysucké Nové Mesto – Kysucký Lieskovec, I. etapa D3



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 14 Intenzity dopravy v roku 2050 v MÚK Kysucké Nové Mesto, I. etapa D3



Zdroj: Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)

Obr. č. 15 Intenzity dopravy v roku 2050 v napojení D3 x I/11 pri Kysuckom Lieskovci, I. etapa D3

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.

Kapacitné posúdenie čiastkových úsekov a križovatiek je zhrnuté v nasledujúcej tabuľke:

Tab.č. 91 Kapacitné posúdenie čiastkových úsekov a križovatiek

	Dosiahnuteľná úroveň dopravy pri dimenzačnej intenzite		
	Mimoúrovňová križovatka	Napojenie na sieť	Úsek (tam/späť)
MÚK Brodno	B	-	A/A
MÚK Kysucké Nové Mesto	A	B (západná križovatka) A* (východná križovatka)	
Koniec I. etapy D3	-	D	A/A

*platí pre okružnú križovatku, v prípade neriadenej križovatky dosiahnutý stupeň kvality E

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 križovania.

Porovnanie variantov z dopravného hľadiska

Variant 0

Jedná sa o variant, ktorý zohľadňuje vývoj súčasného dopravného zaťaženia so všetkými vstupmi prognózy bez realizácie navrhovanej diaľnice D3. Predstavuje existujúcu cestnú sieť, ktorá obsluhuje okolité obce a ich napojenie na cestu I/11. Cesta I/11 je v území jedinou spojnícou s ostatnou cestnou sieťou.

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.

Variant 1

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.

Organizácia dopravy v území

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

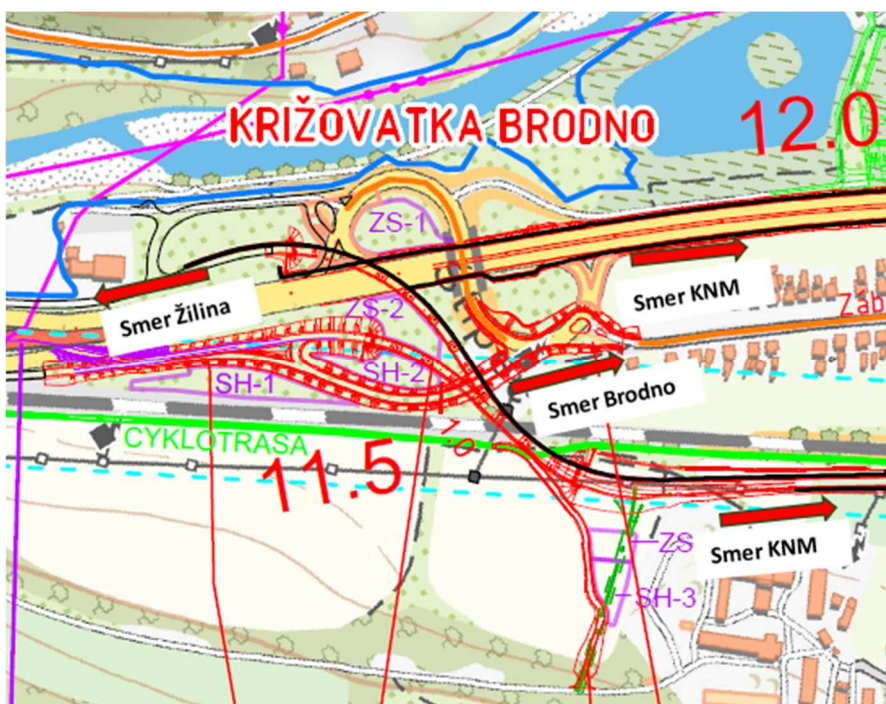
Preložka cesty pozostáva z úsekov - Cesta I/11 (Vetva „A“); Trasa A (Vetva „B“); Zjazd z trasy A (Vetva „C“), ktoré spolu s vybudovanými križovatkovými vetvami, zabezpečia kompletne prepojenie dopravných trás v danom území.

- 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 privádzčačom 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.



Obr. č. 16 Dopravné pomery v území od začiatku napojenia diaľnice D3 po MÚK Brodno (vrátane)

Preložka cesty I/11

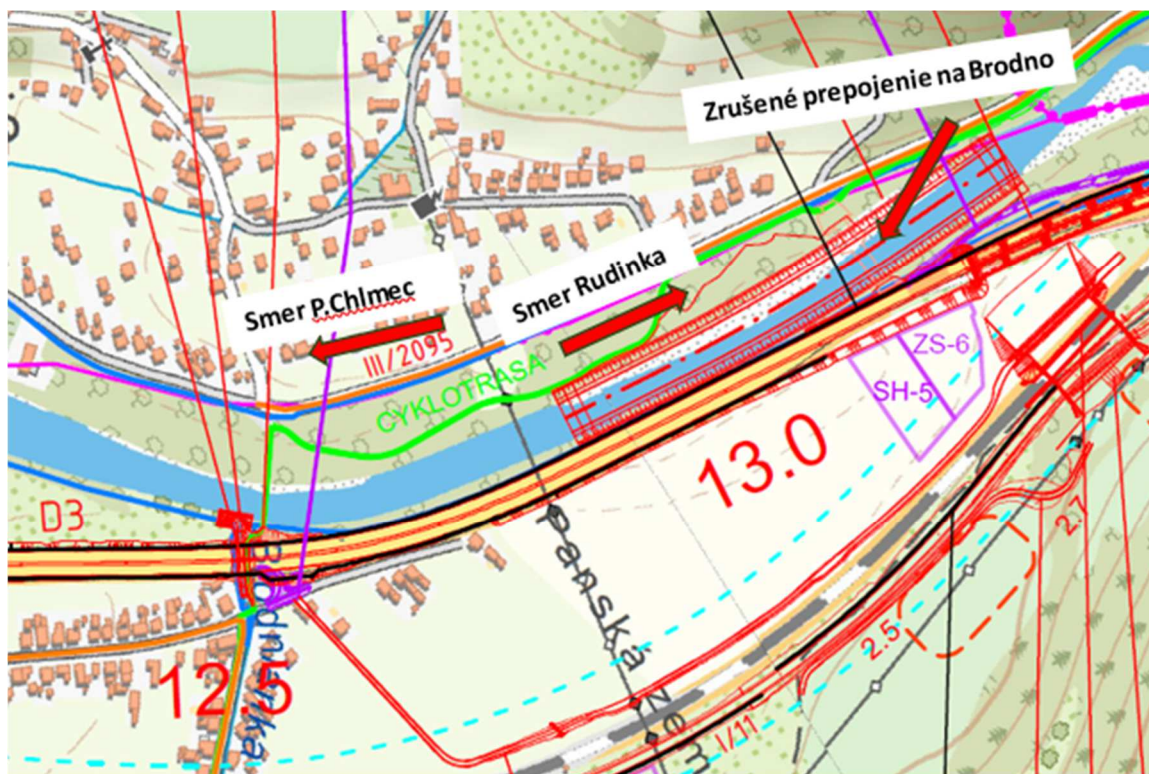
Od km 1,037 staničenia preložky cesty I/11 vetvy „A“ už cesta I/11 pokračuje v smere na Kysucké Nové Mesto ako obojsmerná mimoúrovňovo ponad železničnú trať a ďalej v súbehu so železničnou traťou, v km 1,808 mimoúrovňovo križuje miestnu komunikáciu v Brodne, naďalej pokračuje v súbehu so železničnou 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 Kysucú 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 Kysucú. 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.



Obr. č. 17 Dopravné pomery v území km 12,500 - 13,500 D3

MÚK Kysucké Nové Mesto

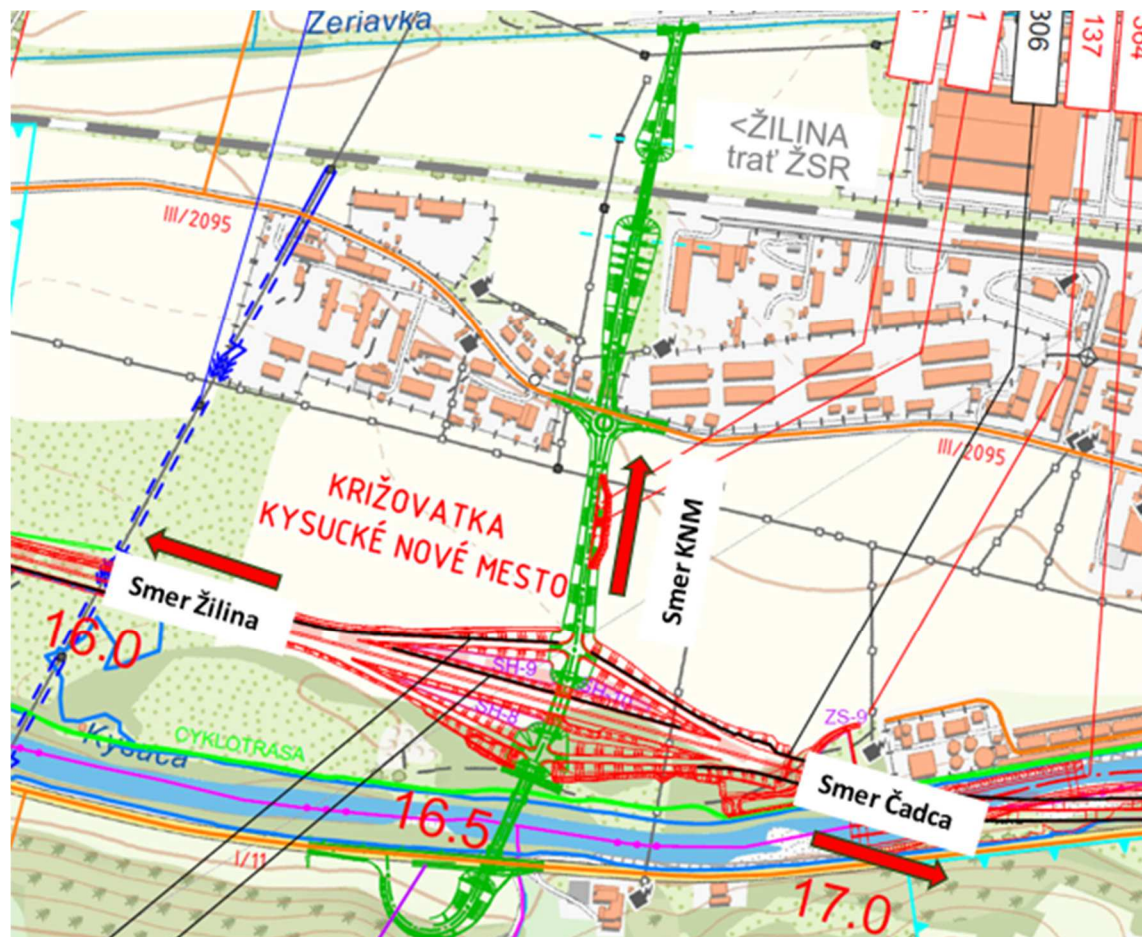
Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto je riešená ako kosodĺžniková s vetvami A, B, C a D. Zabezpečuje prepojenie diaľnice D3 cez privádzač Kysucké Nové Mesto s cestou I/11 a s Kysuckým Novým Mestom. Všetky križovatkové vetvy (z diaľnice a na diaľnicu) sú dvojpruhové jednosmerné.

- 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.

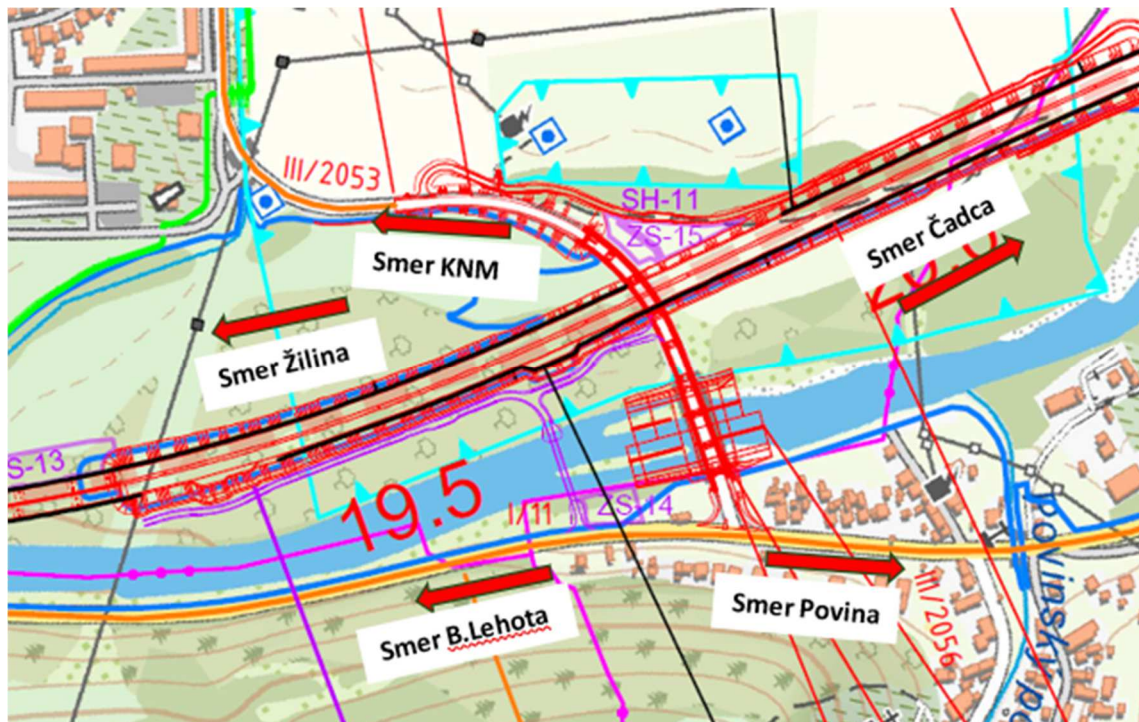
Cesta I/11

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.



Obr. č. 18 Dopravné pomery v území km 16,000 - 17,000 D3 (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.



Obr. č. 19 Dopravné pomery v území km 19,500 - 20,000 D3

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na dopravu

Variant 0

Vplyv nulového variantu na dopravu hodnotíme ako veľmi významný negatívny vplyv (-4).

Variant 1

Vplyv Variantu 1 na dopravu počas výstavby hodnotíme ako mierne významný negatívny (-2).

Vplyv Variantu 1 na dopravu počas prevádzky hodnotíme ako veľmi významný pozitívny (+4).

C.III.11.6 Vplyvy na rekreáciu, cestovný ruch a služby

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 čerapacia stanica, čo tiež podporuje jeho atraktivitu. Dôležité však bude včasné dopravné značenie upozorňujúce na prítomnosť tohto zariadenia.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na rekreáciu, cestovný ruch a služby

Variant 0

Vplyv nulového variantu na rekreáciu, cestovný ruch a služby hodnotíme ako nulové (0).

Vplyv výstavby diaľnice D3 Variantu 1 na rekreáciu, cestovný ruch a služby počas výstavby hodnotíme ako málo významne negatívny (-1).

Po ukončení výstavby diaľnice vo Variante 1 predpokladáme zlepšenie dostupnosti rekreačných aktivít v okolí, a preto hodnotíme vplyv ako mierne významne pozitívny (+2).

C.III.12 Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Kultúrne a historické pamiatky boli zaevidované v rámci zastavaného územia dotknutých obcí v rozsahu popísanom v časti C.II.13. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

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

Vplyvy nulového variantu aj Variantu 1 počas výstavby a počas prevádzky diaľnice D3 hodnotíme vo vzťahu ku kultúrnym a historickým pamiatkam ako neutrálne (0)

C.III.13 Vplyvy na archeologické náleziská, riziká výskytu nevybuchnutej munície

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 objavili nepodarilo.

Posúdenie rizika výskytu nevybuchnutej munície pri výstavbe cestnej komunikácie

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 prehnať 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 protipechotné míny (T.Mi.35, 42, 43, Smi-35, 44), ručné a puškové granáty rôznej výroby (sovietskej, nemeckej), ako aj pechotné 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.

Porovnanie variantov z hľadiska vplyvu na archeologické náleziská

Variant 0

Vplyv nulového variantu na archeologické náleziská hodnotíme ako neutrálne (0).

Vplyv výstavby diaľnice D3 Variantu 1 na archeologické náleziská počas výstavby hodnotíme ako málo významne pozitívny (+1).

Vo Variante 1 hodnotíme vplyv diaľnice D3 počas prevádzky ako nulový (0).

C.III.14 Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

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.

Vplyvy nulového variantu aj Variantu 1 počas výstavby a počas prevádzky diaľnice D3 hodnotíme vo vzťahu k paleontologickým náleziskám a významným geologickým lokalitám ako neutrálne (0).

C.III.15 Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy predstavujú miestne tradície, topografické miestne názvy, historickú sociálnu štruktúru a pod..

Navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy nulového variantu aj Variantu 1 počas výstavby a počas prevádzky diaľnice D3 hodnotíme vo vzťahu ku kultúrnym hodnotám nehmotnej povahy ako neutrálne (0).

C.III.16 Iné vplyvy diaľnice D3 (kumulatívne vplyvy)

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami významne prejavíť v prípade hlukovej situácie, imisií, 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 emisií 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.

C.III.16.1 Kumulatívne vplyvy počas výstavby a prevádzky diaľnice D3

Kumulatívne vplyvy diaľnice D3 na obyvateľstvo počas výstavby

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.

Hluk

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 limitujúcich faktorom sú najmä okolité pohoria a rieka Kysuca, ku kumulácii hluku dochádza v celom riešenom území.

Ovzdušie

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.

Kumulatívny bariérový vplyv

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. Podrobne sú kumulatívne vplyvy identifikované a popísané v časti C.III.9.2 Vplyvy na územia sústavy Natura 2000.

Kumulatívny vplyv v súvislosti nadväzujúcich úsekoch diaľnice D3 a cesty I/11

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 vytváraní 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 - Ošadnica, 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 omeškaniu 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.

Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto a stavba privádzača (momentálne vo výstavbe)

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. Ukončenie výstavby privádzača sa predpokladá koncom roka 2024.

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 výhledová 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.

C.III.16.2 Kumulatívne vplyvy diaľnice D3 a plánovaných aktivít v území

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, požiarne 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 sadov.

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 prepojovacom 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.

Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto a ochranné pásma iných stavieb

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 výhlade 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.

C.III.17 Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Priestorová syntéza vplyvov výstavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto vychádza z analýzy vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ktorá je obsahom predchádzajúcich kapitol. Grafickým vyjadrením syntézy vplyvov činnosti v území je mapa vplyvov a opatrení, ktorá je prílohou tejto správy o hodnotení č. 1.4.

C.III.18 Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Vplyvy navrhovanej činnosti boli v predchádzajúcich častiach správy vyhodnotené z hľadiska časového pôsobenia, t.j. v etape výstavby a v etape prevádzky. Zo všetkých hodnotení je zrejmé, že najviac negatívnych vplyvov sa prejavuje v etape výstavby činnosti.

V nasledujúcej tabuľke sú prehľadne zosumarizované najdôležitejšie vplyvy navrhovanej činnosti D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto na zložky životného prostredia a obyvateľstvo podľa staničenia.

Tab.č. 92 Najdôležitejšie vplyvy navrhovanej činnosti na zložky ŽP 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 Vríbovo – 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 Vríbovo – topoľové nížinné lužné lesy (91E0*) Lokalita 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

Úsek km D3	Popis vplyvu
Diaľnica D3	
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, „V“
16,900 – 17,100	Najvýraznejšia akumulácia antrropogénnych 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) Lokalita 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) Lokalita 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) Lokalita 73
21,396 – 21,912	Prekročenie limitov hluku, PHS vľavo (Kysucký Lieskovec)
22,140 – 22,300	Prekročenie limitov hluku, PHS vpravo (Kysucký Lieskovec)

Úsek km D3	Popis vplyvu
Diaľnica D3	
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) Lokalita 13
1,840	Demolácie objektov v k.ú. Brodno

Pri hodnotení súčasného stavu i očakávaných vplyvov v správe o hodnotení boli všetky kvantifikovateľné aj nekvantifikovateľné charakteristiky posudzované v súlade so všeobecnými záväznými predpismi. Porovnávanie bolo vykonávané vo vzťahu k týmto platným legislatívnym predpisom:

Zdravotný stav, bezpečnosť obyvateľstva

- Zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- Nariadenie vlády SR č.344/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v cestnej sieti
- Vyhláška Ministerstva zdravotníctva 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
- Vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 237/2009 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky 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
- Vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 233/2014 Z.z. o podrobnostiach hodnotenia vplyvov na verejné zdravie

Ochrana ovzdušia

- Zákon č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 254/2023 Z.z, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ochrane ovzdušia
- Zákon č. 190/2023 Z.z. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia č. 250/2023 Z. z. o kvalite ovzdušia
- Vyhláška MŽP SR č. 248/2023 Z. z., o požiadavkách na stacionárne zdroje znečistenia

Ochrana pôdneho fondu

- Zákon 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 v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 508/2004 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, v znení neskorších predpisov

- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č.58/2013 o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy
- Metodické usmernenie č. 2341/2006-910 na zabezpečenie účelného využitia skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy pri jej použití pre nepoľnohospodárske účely a na spracovanie dokumentácie bilancie skrývky

Ochrana prírody a krajiny

- Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 170/2023 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
- Nariadenie vlády SR č. 451/2023 Z.z., ktorým sa ustanovuje národný zoznam území európskeho významu
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 450/2019 Z. z., ktorou sa ustanovujú podmienky a spôsoby odstraňovania inváznych nepôvodných druhov
- Zákon NR SR č. 326/2005 o lesoch
- Vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č.453/2006 Z.z. o hospodárskej úprave lesov a ochrane lesa v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č.12/2009 Z.z. o ochrane lesných pozemkov pri územnoplánovacej činnosti a pri ich vyňatí a obmedzení z plnenia funkcií lesov

Ochrana vôd

- Zákon 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
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 29/2005 Z. z. , ktorou sa ustanovujú podrobnosti o určovaní ochranných pásiem vodárenských zdrojov, o opatreniach na ochranu vôd a o technických úpravách v ochranných pásmach vodárenských zdrojov,
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č 617/2004 ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd v znení neskorších zmien
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 211/2005 Z. z. , ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov
- Vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona
- Vyhláška MŽP SR č. 200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd

Odpadové hospodárstvo

- Zákon č. 79/2015 Z.z., o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch v znení neskorších zmien
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia SR č. 365/2015 Z.z, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov
- Vyhláška MŽP SR č. 344/2022 Z.z o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií
- Nariadenie vlády č. 212/2022 Z.z. ktorým sa mení nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 330/2018 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška sadzieb poplatkov za uloženie odpadov a podrobnosti súvisiace s prerozdeľovaním príjmov z poplatkov za uloženie odpadov v znení neskorších predpisov

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie

- Zákon č. 17/1992 o životnom prostredí
- Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších zmien

- Vyhláška Ministerstva životného prostredia SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa stanovujú podrobnosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie

Územné plánovanie a stavebný poriadok, majetok

- Zákon č. 200/2022 Z.z. Zákon o územnom plánovaní
- Zákon č.135/1961 Z.z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky č.605/2008 ktorou sa mení vyhláška MSSR č.492/2004 Z.z. o stanovovaní všeobecnej hodnoty majetku v znení vyhlášky č.626/2007 Z.z.

Iné

- Zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Slovenského banského úradu č. 79/1988 Zb. o chránených ložiskových územiach a dobývacích priestoroch
- Zákon č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov
- Vyhláška Ministerstva kultúry Slovenskej republiky č. 253/2010 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov

C.III.19 Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Počas štandardnej prevádzky diaľnice nie je predpoklad vzniku negatívnych vplyvov na okolité územie, ktoré by neprimerane poškodzovali životné prostredie a zdravie ľudí. Diaľnica bude zdrojom hluku a emisií z dopravy.

Riziko predstavuje neštandardná prevádzka – havárie vozidiel, najmä vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky. Počas takýchto havárií je vysoký predpoklad úniku škodlivých látok do prostredia (ovzdušie, pôda, voda). Diaľnica D3 prechádza aj cez ochranné pásma vodných zdrojov a celá je umiestnená v Chránenej vodohospodárskej oblasti. Povrchové a podzemné vody sú preto pri havarijných situáciách ohrozené znečistením. Ochrana vôd je zabezpečená spôsobom odvodnenia diaľnice a odvedením znečistených povrchových vôd cez kanalizačný systém do odľučovačov ropných látok a cez retenčné nádrže s regulovaným odtokom do recipientov. Z hľadiska zabezpečenia funkčnosti systému čistenia vôd je dôležitá pravidelná údržba a kontrola filtračného systému a účinnosti ORL v súlade s manipulačným poriadkom zhotoviteľa.

Riziká s realizáciou navrhovanej činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie (možná kolízia aj s prebiehajúcou zverou),
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel dopravujúcich nebezpečné látky a ich likvidácie.

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

- únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
- dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia,
- iné havarijné situácie.

Uvedené možné riziká, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území sú environmentálne akceptovateľné. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a

iných predpisov a pod.. Riziká humánneho pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnom riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

C.IV. OPATRENIA NAVRHNUTÉ NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE

Na základe zhodnotenia identifikovaných vplyvov na životné prostredie v predloženej dokumentácii, správa o hodnotení odporúča opatrenia na minimalizáciu, resp. elimináciu negatívnych účinkov navrhovanej činnosti na životné prostredie nasledovne.

C.IV.1 Územnoplánovacie opatrenia

Územnoplánovacie opatrenia spočívajú v rešpektovaní záväzných častí ÚPN VÚC Žilinského kraja pri tvorbe územnoplánovacích dokumentácií jednotlivých miest a obcí a v zosúladení 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.

C.IV.2 Technické a technologické opatrenia

Cieľom opatrení zahrnutých do kategórie technických je čo najväčšie zmiernenie, prípadne eliminácia negatívnych vplyvov činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, prostredníctvom dostupných a technicky realizovateľných postupov. Dosiahnutie nulového rizika, t.j. absolútnej eliminácie daného faktora nie je vždy možné a jeho dosiahnutie je spojené navyše s enormnými ekonomickými nákladmi.

C.IV.2.1 Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu

Na úrovni súčasného poznania geologického prostredia sa v záverečných správach Doplnkového inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (DPP Žilina, 02/2022) odporúčajú opatrenia, ktoré sa premietnu do technického riešenia stavby v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie:

- pred výstavbou diaľnice D3 doporučujeme 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:
 - pre stavebný objekt SO 228-00 geologické diela 228/12WL, 228/13WL, 228/14WLP, 228/15WL, 228/16WL, 228/25WL,
 - 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,
 - pre stavebný objekt SO 233-00 geologické diela 233/4WLP, 233/5,
 - pre stavebný objekt SO 247-00 geologické diela 247/6, 247/7WL, 247/14WLP
 - pre stavebný objekt SO 237-00 geologické diela 237/3, 237/4WLP, 237/5WL, 237/6WLP, 237/7WL,
 - 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 doporučujeme 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.

Predpokladá sa, že kategórie odpadov zistených v rámci stavby diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, budú podobné tým, ktoré sa zistili počas výstavby privádzača na diaľnicu D3 v Kysuckom Novom Meste, t.j. odpady kategórie ostatný odpad.

Nevhodné zeminy sa odťažia 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.

C.IV.2.2 Opatrenia na ochranu pracovníkov pred zvýšeným ožiarением z radónu

Podmienky ochrany pracovníkov pred zvýšeným ožiarением prírodným ionizujúcim žiarením 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 ožiarением 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 ožiarения 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.

Optimalizácia radiačnej ochrany vo vnútornom ovzduší pracoviska sa vykonáva 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.

C.IV.2.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Väčšina opatrení na ochranu povrchových a podzemných vôd priamo vyplýva z platnej legislatívy v oblasti ochrany vôd, bezpečnostných predpisov, či technických noriem a budúci zhotoviteľ stavby bude povinný tieto opatrenia pri svojej činnosti dodržiavať.

Z doplnkového IGHP (DPP Žilina, 02/2022) vyplýva, že podľa výsledkov posúdenia hydrogeologických pomerov by nemalo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu a ohrozeniu vodárenských zdrojov Rudina a Kysucké Nové Mesto. Taktiež by nemalo dôjsť k zhoršeniu kvality a nezávadnosti podzemnej vody ani vplyvom výstavby, či prevádzky diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, vedenej v smere J - S východným okrajom oboch ochranných pásiem II. stupňa. Dočasné kvalitatívne ovplyvnenie VZ Rudina a Kysucké Nové Mesto môže nastať len pri hĺbení 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, 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 monitoriny 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.

Odvodnenie diaľnice D3

Pre odvádzanie iba zrážkových vôd z povrchu komunikácie diaľnice D3 telesa Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je riešený návrh na vybudovanie nového potrubného rozvodu dažďovej kanalizácie, ktorý pozostáva z jedenástich stokových systémov, označených „K, L, M, N, V, O, P, R, S, T, U“.

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 sú prispôbované kapacitnému prietoku a rýchlosti, a nivelete komunikácie. Smerové a výškové parametre navrhovanej komunikácie a mostné objekty delia cestnú kanalizáciu na úseky tak, aby bol dosiahnutý gravitačný odtok zrážkových vôd kanalizáciou. 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.

Odvodnenie pláne je 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 $NEL \leq 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$.

V rámci realizácie opatrení na zadržanie odtoku do recipientov, sú na kanalizačných stokách doplnené retenčné nádrže alebo potrubia, ktoré regulujú množstva odvádzaných vyčistených zrážkových vôd do recipientu.

Retenčné nádrže sú navrhnuté na zadržanie 30% množstva zrážkových vôd z komunikácie diaľnice D3. Z mostných objektov nad riekou Kysuca nie sú zo strany SVP, š.p. požadované žiadne opatrenia na zadržiavanie vôd.

Retenčné nádrže sú dimenzované na periodicitu dažďa $P=1,0$ (1 ročný dážď) s kapacitnou rezervou 25% a 30 min. dažďa a následne regulovaný odtok do príslušných recipientov podľa prevádzkového poriadku a vývoja klimatických a hydrologických pomerov.

Potrubný rozvod cestnej kanalizácie je navrhnutý z plastových rúr (PP, PVC) korugovaných, v dimenzii DN300 až DN600 pre jednotlivé stoky a plastových rúr hladkých v dimenzii DN200 pre prípojky z vpustov. 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. Kanalizačné potrubia na vytvorenie retenčného priestoru budú použité rúry z odstredivo liateho sklolaminátu profilu DN800 – DN1000.

Návrh a posúdenie stokovej siete je spracované v zmysle STN 75 6101 a STN EN 752-4 – 75 6100. 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 navrhujeme v typovom vyhotovení z prefabrikovaných betónových skruží vnútorného priemeru \varnothing 1000 mm pre potrubie DN300-DN600 a priemeru \varnothing 1500 mm pre potrubie DN800-DN1000. Vstupný otvor do šacht bude opatrený poklopom s triedou zaťaženia podľa umiestnenia šachty – v cestnom telese tr. D400, v rastlom teréne tr. B125.

Odvodnenie komunikácie mimo mostu bude riešené cez uličné (cestné) vpusty, ktoré budú vyskladané z prefabrikovaných dielcov s otvorom pre odtokové potrubie DN200 mm, 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.

Uvedený spôsob odvádzania zrážkových vôd z povrchu vozovky je v súlade s platnou legislatívou na ochranu vôd.

C.IV.2.4 Opatrenia na ochranu ovzdušia

Počas výstavby diaľnice D3 môže dochádzať k zvyšovaniu koncentrácie plynov v ovzduší z exhalátov automobilov a stavebných mechanizmov, ako aj prašnosti v okolí stavby prejazdom mechanizmov a manipuláciou s vyťaženým materiálom. Pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko-organizačnými

opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie vyššie spomínaných vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru.

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. Nová vyhláška platí len od 1.7.2023. V rámci časti Osobitné činnosti sú určené špecifické požiadavky a podmienky na vykonávanie vybraných činností. Na tomto mieste uvádzame plné znenie časti 1. Stavebná činnosť a časti 2. Drvenie stavebných odpadov, odpadov z demolácií a materiálov používaných v stavebníctve vrátane drvenia kameniva, nerastov a hornín.

V rámci stavebnej činnosti k všeobecným opatreniam patrí:

1. Stavebná činnosť

1.2. Všeobecné opatrenia

1.2.1. Pre zabránenie úletu materiálu do okolia areál oplotiť. Oplotenie postaviť napríklad z plných stien, s cieľom chrániť stavenisko pred účinkami vetra a okolie pred zvířeným prachom zo staveniska.

1.2.2. Lešenie okolo stavebných objektov vybaviť protiprašnými sieťami, zabraňujúcimi šíreniu prašnosti do okolia.

1.2.3. Pri dlhotrvajúcich stavbách nerealizovať odkrývku celého povrchu naraz.

1.2.4. Odkryté suché a sypké plochy a depónie zvlhčovať, a to najmä pri veternom počasí (napríklad ak je prekročená rýchlosť vetra 5 m/s).

1.2.5. Plochy, ktoré sú určené na následné vegetačné úpravy osadiť čo najskôr po dokončení prác tak, aby nová vegetácia bola čo najrýchlejšie pôdopokryvná. Tam, kde nie je možné vysadiť vegetáciu, požadovať použitie jutového plátna, mulču, či aplikáciu iných riešení pre zvýšenie súdržnosti povrchu. Plochy určené na následné spevnenie (chodníky, komunikácie a pod.) dočasne zhutniť.

1.2.6. Inštalovať čistiaci systém alebo zaviesť postupy čistenia pri výjazde zo staveniska v priestore napojenia na verejné komunikácie tak, že sa zamedzí znečisteniu komunikácie stavebnou technikou.

1.2.7. Vykonávať pravidelne kontrolu technického stavu strojenej techniky a podmienky na stavenisku (technický stav hradenia, poveternostné podmienky, dostupnosť protiprašných opatrení) pred začatím jednotlivých etáp stavebných prác.

1.2.8. Redukovať voľnobehy nákladných automobilov a stavebných strojov na minimum.

1.2.9. Minimalizovať procesy rezania a brúsenia na stavenisku, preferovať používanie prefabrikovaných stavebných materiálov. Pri rezaní používať stroje so zvlhčovaním, zmáčať pracovnú plochu, pri odsávaní používať vaky na prach.

1.3. Skladovanie (depónie, zásobníky)

1.3.1. Pri plnení zásobníkov prašných materiálov dbať na to, aby nedochádzalo k ich úletu a víreniu do okolia.

1.3.2. Minimalizovať alebo úplne vylúčiť voľné deponovanie jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, piesok so zrnitosťou do 4 mm) na stavenisku. Dlhodobejšie ukladaný materiál zhromažďovať v silách alebo v boxoch, ohradiť jednotlivé materiály a zamedziť úniku jemných častíc do okolia. Materiály, čo najrýchlejšie spracovať a nepotrebné zvyšky čo najrýchlejšie odvieť zo staveniska.

1.3.3. Umiestňovať vonkajšie skládky na záveternú stranu a súčasne materiály na depónie umiestňovať tak, že hornú vrstvu tvorí vždy nový prirodzene vlhký materiál.

1.3.4. Ak sa na stavenisku vyskytujú jednotlivé emisne významné, avšak priestorovo obmedzené zdroje prašnosti (napríklad drviče a pod.), umiestňovať ich čo najďalej od chránenej zástavby a osadiť okolo nich clony z tkaniny a vykonávať zvlhčovanie.

1.3.5. Zvlhčovať odkryté suché a sypké plochy pri veternom počasí (napríklad pri prekročení rýchlosti vetra 5 m/s).

1.4. Manipulácia

1.4.1. Minimalizovať spádové výšky pri nakládke a vykládke.

1.4.2. Pri preprave materiálov medzi viacerými areálmi v rámci stavby dodržiavať zásadu minimalizácie dĺžky prepravných trás.

1.5. Čistenie staveniska, vozidiel a komunikácií

1.5.1. Čistenie staveniskových plôch a komunikácií vykonávať zásadne mokrou cestou.

1.5.2. Pravidelne čistiť staveniskové komunikácie, a to v závere každého dňa alebo po ukončení prác, resp. po odchode stavebných strojov a nákladných vozidiel.

1.5.3. Vybudovať spevnenú komunikáciu medzi zariadením na umývanie kolies nákladných vozidiel a výjazdom z areálu.

1.6. Demolačné práce

1.6.1. Pri odstraňovaní stavebných materiálov s obsahom azbestu zo stavby musia byť volené také technologické postupy, ktoré predchádzajú alebo minimalizujú uvoľňovanie azbestu do ovzdušia. Pri nakladaní so vzniknutými stavebnými odpadmi a odpadmi z demolácie s obsahom azbestu, je nutné postupovať podľa osobitných predpisov.

1.6.2. Používať uzavreté sklzy na manipuláciu so suťou a sypkými odpadmi pri demoláciách. Uzatvárať kontajnery na suť, ak nie sú práve využívané.

1.6.3. Nevykonávať najviac prašné demolačné práce (rozrušovanie či strhnutie obvodových prác konštrukcií stavieb), ak rýchlosť vetra prekračuje napríklad 10 m/s alebo ak fúka vietor smerom k zástavbe, ktorá by mohla byť prašnosťou negatívne ovplyvnená.

1.6.4. Stavebnú suť, ktorá vzniká pri búracích prácach čo najskôr odvieť.

1.6.5. Pri rozrušovaní konštrukcií (demolácia, rezanie, brúsenie, atď.) a pri vŕtaní pilot alebo kotiev používať zvlhčovanie alebo odsávanie.

1.7. Požiadavky na stavebné stroje a sprievodnú mechanizáciu.

Stavebná technika (napríklad necestné pojazdové stroje, nákladné vozidlá, traktory a pod.), ktorá sa pri stavbe využíva, musí spĺňať požiadavky podľa osobitných predpisov.

Kontrola a údržba

Prevádzkovateľ činnosti má pod stálou kontrolou celý proces, vrátane všetkých činností a zariadení. Zamestnanci na všetkých úrovniach budú poučení o povinnostiach týkajúcich sa kontroly procesu a emisií do ovzdušia.

Pravidelným monitorovaním emisií zabrániť viditeľným emisiám vo vzdialenosti 10 m a viac zo zariadení, dopravníkov a priestorov určených na skladovanie. Pri viditeľných emisiách realizovať opatrenia na zamedzenie prašnosti.

Na zabezpečenie kontroly realizácie protiprašných opatrení pri suchom alebo veternom počasí, je potrebné najmenej raz denne zaznamenať do stavebného denníka meteorologické podmienky (rýchlosť vetra a teplota).

Ak sú zaznamenané opakované problémy s viditeľnými emisiami, zvýšiť počet vizuálnych kontrol. Čas, miesto a výsledok kontrol spolu s klimatickými podmienkami je potrebné zaznamenávať a evidovať.

Evidencia

V rámci evidencie sa vedú záznamy o kontrolách, monitorovaní a vizuálnom hodnotení.

Záznamy je potrebné:

- a. uchovávať po dobu trvania stavby;
- b. sprístupniť orgánom ochrany ovzdušia na výkon štátneho dozoru.

2. Drvenie stavebných odpadov, odpadov z demolácií a materiálov používaných v stavebníctve vrátane drvenia kameniva, nerastov a hornín

Vymedzenie

Požiadavky

2.1. Všeobecné opatrenia

2.1.1. Celý proces, vrátane všetkých činností a zariadení bude navrhnutý, nastavený a prevádzkovaný tak, že je zabezpečený minimálny vplyv na životné prostredie a zdravie ľudí.

2.1.2. Hlavnými princípmi na predchádzanie emisiám prachu sú prekrytie prašných procesov a zvlhčovanie.

2.1.3. Všetky použité techniky na obmedzenie znečistenia budú správne navrhnuté, používané a udržiavané, aby boli účinné. Ak sa na obmedzenie emisií prachu používa zvlhčovanie, je potrebné zabezpečiť dostatočné zásobovanie vodou a primeranú ochranu proti mrazu.

2.1.4. Vhodná lokalizácia zariadení na základe uvedených faktorov: prevládajúce vetry, blízkosť citlivého receptora k hraniciam činnosti a operáciám činnosti a vybudovať ochrannú bariéru v dostatočnej výške.

2.1.5. Ak existuje podozrenie, že súčasťou stavebného odpadu je odpad kontaminovaný azbestom, je potrebné tento druh odpadu pred drvením vytriediť a postupovať podľa osobitných predpisov.

2.2. Skladovanie (depónie, zásobníky)

2.2.1. Obmedzenie množstva „voľne“ skladovaných materiálov.

2.2.2. Výška skladovaného materiálu nesmie byť vyššia ako obvodové steny úložiska.

2.2.3. V skladovacích priestoroch, kde sa pohybuje vozidlo spevniť povrch, ktorý je potrebné udržiavať.

2.3. Vykladanie a nakladanie, preprava a iná manipulácia

2.3.1. Dopravníky musia mať dostatočnú kapacitu pre maximálne zaťaženie, bez rozsýpania materiálov.

2.3.2. Dopravníky musia byť vybavené prostriedkami na udržiavanie pásu v čistote.

2.4. Proces drvenia

2.4.1. Drviče musia byť zakapotované alebo vybavené systémom na zvlhčovanie.

2.4.2. Drviče s integrovaným zvlhčovaním vždy prevádzkovať so spusteným kropením.

2.4.3. Nánosy prachu na vonkajších častiach zariadenia je potrebné vyčistiť na konci každého pracovného dňa.

Kontrola a údržba

Prevádzkovateľ činnosti má pod stálou kontrolou celý proces, vrátane všetkých činností a zariadení. Zamestnanci na všetkých úrovniach budú poučení o povinnostiach týkajúcich sa kontroly procesu a emisií do ovzdušia.

Kontrola

a. Pravidelným monitorovaním emisií zabrániť viditeľným emisiám vo vzdialenosti 10 m a viac zo zariadení, dopravníkov a priestorov určených na skladovanie.

b. Pri viditeľných emisiách realizovať opatrenia na zamedzenie prašnosti.

c. Na zabezpečenie kontroly realizácie protiprašných opatrení pri suchom a/alebo veternom počasí, je potrebné najmenej raz denne zaznamenať meteorologické podmienky (rýchlosť vetra a teplota).

d. Ak sú zaznamenané opakované problémy s viditeľnými emisiami, zvýšiť počet vizuálnych kontrol. Čas, miesto a výsledok kontrol spolu s klimatickými podmienkami je potrebné zaznamenávať a evidovať.

Údržba

Je potrebné mať vypracovaný program údržby a viesť záznamy o vykonanej údržbe a opravách.

Porucha zariadenia

Pri neštandardných (viditeľných) emisiách alebo poruchách je potrebné:

a. bezodkladne prešetriť stav a realizovať nápravné opatrenia,

b. zastaviť prevádzku zariadenia, ak zlyhá dodávka vody a procesy zvlhčovania.

Evidencia

V rámci evidencie sa vedú záznamy o kontrolách, monitorovaní a vizuálnom hodnotení, klimatických podmienkach, o údržbe a opravách, neštandardných stavoch, poruchách a prijatých opatreniach.

Záznamy je potrebné:

a. uchovávať po dobu najmenej 2 roky,

b. sprístupniť orgánom ochrany ovzdušia na výkon štátneho dozoru.

Dodržiavaním predpísaných opatrení bude zabezpečená ochrana ovzdušia a tým aj obyvateľstvo pred nepriaznivými vplyvmi počas výstavby diaľnice.

Počas prevádzky diaľnice D3 obyvatelia v riešenom území nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy po diaľnici. Prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytných zónach nebudú prekračované, preto nie sú navrhnuté osobitné opatrenia.

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 protiexhalačnú 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 navrhnuť v týchto priestoroch funkčné využitie na šport a rekreáciu, ktorých súčasťou bude úprava povrchu.

V rámci dopravy je snahou minimalizovať emisie z prízemných zdrojov a statickej dopravy s cieľom znížiť ich vplyv na zdravie a kvalitu ovzdušia. V súčasnosti prebieha trend ekologizácie vozového parku a dopravy v rámci celej spoločnosti a budúcnosťou je používanie menej škodlivých palív a čistej energie. Tieto opatrenia majú zabezpečiť ochranu zdravia a kvalitu ovzdušia.

C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami

Hluk

Opatrenia počas výstavby diaľnice D3

Počas výstavby diaľnice D3 základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené, definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, kde sa v jej prílohe v článku 1.7 konštatuje:

V pracovných dňoch od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ h a v sobotu od 8⁰⁰ do 13⁰⁰ h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie K = (-10) dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2 uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk – zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk). Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- 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 prekročujú 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 vzťahovať prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

V etape výstavby diaľnice D3 nebude možné dostatočne ochrániť obyvateľstvo pred negatívnym účinkom hluku z dopravy stavebných mechanizmov, príp. z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, najmä v bezprostrednom okolí trás prevozu materiálov a na plochách depónií. Možným opatrením je vhodná organizácia stavebnej dopravy spolu s prácami na stavenisku a vylúčenie prác 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.

V etape výstavby k účinným opatreniam patrí najmä využívanie budovanej trasy diaľnice D3 na postupnú výstavbu ďalších úsekov, budovanie samostatných prístupových ciest k hlavným objektom stavby mimo obývané časti územia, čo najracionálnejšie určenie prepravných trás s čo najkratšími vzdialenosťami a využívanie modernej stavebnej technológie a novších typov nákladných automobilov, ktoré sú v porovnaní so staršími tichšie. Opatrenia v podobe určených prístupových ciest, či návrh optimálneho rozmiestnenia stavebných dvorov je súčasťou projektovej dokumentácie stavby v DSP.

Opatrenia na zníženie hlukovej záťaže z cestnej dopravy na ochranu obyvateľstva pred hlukom z prevádzky diaľnice D3

Opatrenia na dráhe šírenia hluku

V rámci stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa uplatňujú najmä opatrenia na dráhe šírenia hluku - protihlukové steny.

Návrh objektov protihlukových stien vyplynul z Hlukovej štúdie (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s. 10/2022).

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. Vplyv odrazu a tienenia od samotných budov a ostatných terénnych prekážok bol v rámci technického riešenia zohľadnený vo výpočtovom modeli.

Vedenie PHS na mostoch bolo konzultované s projektantom mostov a rešpektuje možnú výšku samotnej protihlukovej steny.

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: $DL_{RI} \geq 6 \text{ dB}$, v prípade priehľadných odrazivých panelov na mostoch s hodnotou $DL_{RI} < 1 \text{ dB}$. Jednostranné pohltivé protihlukové steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DL_{SI} \geq 29 \text{ dB}$ a obojstranné pohltivé steny musia mať hodnotu nepriezvučnosti $DL_{SI} \geq 28 \text{ dB}$ (nepriezvučnosť pohltivého elementu + stĺpa, teda celková nepriezvučnosť PHS) v zmysle STN EN 1793-6.

Pre návrh protihlukových stien uvedených v tabuľke nižšie je v zmysle STN EN 1793-1 v prípade pohltivých stien uvažované s parametrom zvukovej pohltivosti $DL_o \geq 11 \text{ dB}$ a v zmysle STN EN 1793-2 je uvažované s parametrom vzduchovej nepriezvučnosti $DL_R > 24 \text{ dB}$. Vo výpočtoch bolo pre protihlukové steny uvažované so stredným činiteľ zvukovej pohltivosti $\alpha_s = 0.8$.

Tab.č. 93 Návrh protihlukových stien na diaľnici D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto

SO	lokalita	v km	L/h [m]	umiestnenie	povrch bariéry	poznámka
284	Vranie	11,493 – 13,256	1763/6	vľavo	p	
284	Rudinka	13,256 – 14,191	935/4	vľavo	o	
285	Brodno	11,608 – 13,100	1492/6	vpravo	p	
288	Rudina	14,475 – 15,800	1325/4	vľavo	p	
289	KNM, Oškerda	14,350 – 16,100	1750/4	vpravo	p	
286	KNM	16,230 – 0,022*	365/4	vľavo	o/p	*končí na vetve „C“
287	KNM	16,375 – 16,755	380/4	vľavo	p	
306	KNM	*0,300 – 16,900	300/4	vľavo	o/p	*začína na vetve „D“
307	KNM	*0,205 – 16,892	97/5	vpravo	o	*začína na vetve „B“
302	KNM	19,400 – 20,248	848/5	vpravo	p	
306.1	KNM	19,899 – 20,350	451/4	vľavo	o	
306.2	KNM	20,600 – 21,000	400/4	vľavo	o	
306.3	KNM	21,396 – 21,912	516/4	vľavo	p	
308	Kysucký Lieskovec	22,140 – 2,300*	160/4	vpravo	p	*PHS pokračuje v nadväzujúcom úseku
299	na ceste I/11	0,665 – 2,100	1435/4	vľavo	op	
295	na ceste I/11	1,310 – 2,375	1065/4	vpravo	op	od km 2,080 výška 3,5 m

p – pohltivé mat., o – odrazivé (priehľadné) mat., op – obojstranne pohltivé, o/p – odrazivý alebo pohltivý mat.

Spolu je v riešenom úseku navrhovaných 18 503 m protihlukových stien.

Uvedené opatrenia boli preverené z hľadiska akustických parametrov a šírenia v rámci predikčného modelu. Jednou z možností ako maximalizovať účinok protihlukovej steny je inštalácia prídavného zariadenia, resp. využitím špeciálnych pohltivých elementov v hornej hrane protihlukovej steny (napr. Fonocon Delta TOP – vid'. úsek diaľnica D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec). Prídavné zariadenie je ďalej potrebné použiť všade tam, ak by na mostných objektoch nebola použitá bariéra so súvislým pohltivým povrchom.

Výsledky hlukovej štúdie sa premietli do návrhu objektov protihlukových stien v rozsahu:

Tab.č. 94 Rozsah protihlukových stien

SO	Názov stavebného objektu	Typ konštrukcie popis	Dĺžka konštrukcie (m)	Výška konštrukcie (m)
284	Protihluková stena na D3 v km 11,493 - 14,191 vľavo	jednostranne pohltivá a odrazivá	2714,0	3,30 - 6,40
285	Protihluková stena na D3 v km 11,608 - 13,100 vpravo	jednostranne pohltivá	1505,0	6,4
286	Protihluková stena v km 16,230 D3 - 0,022 vetvy C križovatky KNM vľavo	odrazivá	352,0	4,15 - 4,65
287	Protihluková stena na D3 v km 16,375 - 16,755 vľavo	jednostranne pohltivá	356,0	4,60
288	Protihluková stena na D3 v km 14,475 - 15,800 vľavo	jednostranne pohltivá	1328,8	4,00 - 4,60
289	Protihluková stena na D3 v km 14,350 - 16,100 vpravo	jednostranne pohltivá	1751,0	4,00 - 4,60
295	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,310 - 2,375 vpravo	jednostranne pohltivá	1078,0	3,80 - 4,50
298	Clona proti oslneniu na preložke cesty I/11 km 2,400-2,779 vľavo	samonosná oceľová konštrukcia	378,0	3,50
299	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 0,665 - 2,100 vľavo	obojstranne pohltivá	1442,0	3,85 - 4,75
302	Protihluková stena na D3 v km 19,400 - 20,248 vpravo	jednostranne pohltivá	853,0	5,60
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
306.1	Protihluková stena na D3 v km 19,899 - 20,350 vľavo	odrazivá	452,0	4,00
306.2	Protihluková stena na D3 v km 20,600 - 21,000 vľavo	odrazivá	401,0	3,95
306.3	Protihluková stena na D3 v km 21,396 - 21,912 vľavo	Jednostranne pohltivá	515,0	4,40
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
308	Protihluková stena na D3 v km 22,140 - 22,300 vpravo	jednostranne pohltivá	160,0	4,10

Možnosti osadenia protihlukových stien boli preverené v rámci projektovej dokumentácie DSP/DRS (umiestnenie na mostoch, zábery, prekrytia atď...). **Výsledkom je návrh protihlukových opatrení v konečnej dĺžke 18 902,8 m.**

Účinnosť protihlukových stien bude preverená počas povýstavbového monitoringu.

Na stavebných objektoch mostov sa navrhujú mostné závery s protihlukovou úpravou.

Opatrenia na budovách, výplne otvorov

Pokiaľ navrhované PHS nie sú dostatočné, alebo z objektívnych príčin nie je možné riešiť primárne protihlukové opatrenia formou protihlukových clôn, pristupuje sa k sekundárnym opatreniam na dotknutých fasádach budov. Vzhľadom na to, že podľa názoru hlavného hygienika (list ÚVZ SR č. OHŽP/6451/21429/2017 zo dňa 30.8.2017) je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, ktoré dotknuté územie ovplyvňujú, je cesta fasádnych opatrení jedinou účinnou možnosťou ako zabezpečiť prípustné hodnoty aj tam, kde toto nie je možné splniť protihlukovými stenami.

Z grafických výstupov hlukovej štúdie (DSP, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 10/2022) možno sekundárne fasádne protihlukové opatrenia orientačne určiť podľa priebehu izofón v miestach prekročených hladín hluku pred dotknutými objektmi. Na obrázkoch s hlukovými mapami ide v prípade kat. územia II. o žltú izofónu hluku pre nočnú hodnotu 45 dB. (viď príloha č. 4 SoH Hluková štúdia a prílohu 1.4 Mapa vplyvov a opatrení).

Protihlukové opatrenia na budovách sú v rámci dokumentácie na stavebné povolenie riešené v SO 312, 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.

Celkovo sa navrhuje výmena až 2217 otvorov (okien, dverí).

Z hľadiska šírenia hluku z vonkajšieho prostredia cez obvodový plášť budovy sú okná a zasklené časti najslabším článkom obvodovej konštrukcie. Zvuková izolácia okien a zasklených častí obvodovej konštrukcie sa hodnotí indexom nepriezvučnosti R_w (dB), ktorý je nameraný v laboratórnych podmienkach.

Po vykonaní protihlukových opatrení na budovách je 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 budú realizované merania zadefinované v Projekte monitoringu (časť PD M01, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

Opatrenia na zdroji hluku (valenie kolies cestných vozidiel v interakcii s povrchom vozovky)

Usporiadanie cestnej komunikácie v interakcii s pohybujúcimi sa dopravnými prostriedkami má významný podiel na hlukovej záťaži v okolí cestnej komunikácie. Významný je aj výber povrchu vozovky.

Jednou z podmienok Záverečného stanoviska MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj. kapitola VI, je bod 3.9 „Návrh a realizáciu povrchových vrstiev vozovky riešiť s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu, ktorý vďaka špeciálnej technológii vytvára vzduchové póry a tým tlmí primárny hluk od kolies“. Uvedená požiadavka sa týkala úseku zmeny diaľnice D3 v km 16,880 – 19,280 D3, kde je prakticky celý úsek vedený na estakáde pozdĺž rieky Kysuca.

Technické predpisy platné v SR nepoznajú termín „nízkohlučný asfalt“. V súlade s platnou legislatívou je možné navrhnuť vrstvu z asfaltového koberca drenážneho (PA podľa STN EN 13108-7). Táto vrstva má najlepšie akustické vlastnosti, ale je potrebná zvýšená údržba počas prevádzky. S ohľadom na zvýšené množstvo vzduchových pórov v tejto vrstve nie je takáto vrstva nepriepustná, čím sa stáva nevhodnou 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 na moste nevhodné riešenie. Pre navrhovanie vozoviek na mostoch platia v SR technické normy (STN 73 6242) a katalógové listy vozoviek na mostoch KLVM 1/2010, ani jeden z týchto predpisov nepozná vozovku na moste s asfaltovým kobercom drenážnym.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti 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 ako na mostoch, tak aj na zemnom telese a zároveň vykazuje lepšie akustické vlastnosti oproti asfaltovým betónom.

NDS, a.s. požaduje navrhnuť na danom moste takú vozovku, ktorá bude v súlade s platnými technickými normami (STN 73 6242) a katalógovými listami vozoviek na mostoch KLVM 1/2010.

Vibrácie

Vo vibračnej štúdii (viď príloha č. 3 SoH, INSL Martin s.r.o., 2023) 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. Navrhnuté sú opatrenia na elimináciu negatívnych účinkov vibrácií.

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.

C.IV.2.6 Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu

Z Primeraného hodnotenia vplyvov projektu D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na územia Natura 2000 (Príloha č. 6 SoH, M. Zuskinová, 2023) vyplýval súbor zmierňujúcich opatrení.

Variant, podrobne rozpracovaný v rámci DSP 2023, nebude mať významný nepriaznivý vplyv na dotknuté územia Natura 2000. Opatrenia sú navrhnuté pre dotknuté predmety ochrany, u ktorých bol vyhodnotený mierne negatívny vplyv na ciele ochrany v rámci jedného alebo viacerých ÚEV a CHVÚ.

Vzhľadom na podobný charakter opatrení relevantných súčasne pre viaceré druhy, je návrh opatrení na zmiernenie vplyvu spracovaný pre nasledovné skupiny:

- opatrenia pre vodné a polovodné druhy: vydra riečna, ryby (plž vrchovský, hlaváč bielooplutvý, hlavátka podunajská)
- opatrenia pre vtáky (bocian čierny, tesár čierny, muchárik malý, včelár lesný, orol skalný, sokol sťahovavý, sova dlhochvostá, výr skalný, trasochvost horský)

V prípade druhov, u ktorých bol identifikovaný mierne pozitívny vplyv, sa navrhujú opatrenia na posilnenie a udržanie priaznivého dopadu:

- opatrenia pre veľké šelmy (vlk dravý, rys ostrovid, medveď hnedý).

Navrhnuté opatrenia zohľadňujú špecifickú situáciu, kedy spracovanie primeraného hodnotenia prebiehalo súbežne s prípravou rozpracovanej DSP. Opatrenia boli priebežne konzultované s projektantom a objednávateľom (DOPRAVOPROJEKT, a.s.), priebežne aj zapracované do DSP. Pre úplnosť sa uvádzajú všetky.

Návrh opatrení v zmysle primeraného hodnotenia na udržanie a posilnenie priaznivého vplyvu na veľké šelmy

Technické riešenie a opatrenia migračnej štúdie, ktoré sú kľúčové pre vylúčenie významného vplyvu a konštatovanie mierne pozitívneho vplyvu na tieto predmety ochrany, boli zapracované do samotného projektu, ktorý je predmetom tohto posúdenia. Nasledovné opatrenia sa týkajú bližšej špecifikácie konkrétnych riešení, ktoré vyplynuli z konzultácií v priebehu spracovania primeraného hodnotenia, a odporúčaní pre zvýšenie a monitorovanie ich účinnosti.

- Zabezpečiť funkčné navádzanie živočíchov do objektu ekoduktu SO248 a mostu SO228 vrátane oplatenia preložky cesty I/11 s napojením na ekodukt SO248, a to nasledovne: z juhozápadného okraja ekoduktu viesť oplatenie k mostu SO 228 a napojiť ho na oplatenie kužeľového násypu objektu SO 228; doplniť oplatenie I/11 v úseku medzi juhovýchodným okrajom ekoduktu a PHS na I/11 pri obci, oplatenie I/11 napojiť na oplatenie ekoduktu; oplatenie na severozápadnom okraji ekoduktu zviest kolmo dole k prístupovej ceste, upraviť sklon svahu ekoduktu s plynulým prechodom do podmostia SO 228; oplatenie 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 oplatenie 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 oplatenia 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 (zniženie 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 betónové 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 objektov 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. Toto dopravné značenie už bolo zahrnuté do projektu ako výstup migračnej štúdie na podporu účinnosti nadväzujúcich migračných objektov SO 201 a SO 202 v profile Povina. 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 vydru riečnu

- Pre návrh opevnenia brehov použiť spôsoby (napr. kamenný zához, kamenná rovinanina), 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 SO362, SO363, SO364 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 riečnej 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 environmenálneho 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 SO362, SO363, SO364, 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 svietidiel na obmedzenie rušivých vplyvov na vydrú rieču 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 543/2002 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.

Ďalšie opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov stavby na biotu

Opatrenia na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín do okolia počas prípravy staveniska a zemných prác

Na zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín do okolia sa odporúča najmä:

- 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 ichthyofaunu

- 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 jarného 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 oplotenie 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 Π.

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 rieku 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 zváranéj 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 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

Okrem vyššie uvedených zmierňujúcich opatrení vyplývajúcich z primeraného hodnotenia sa odporúča:

- 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 vjazd 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 543/2002.

C.IV.2.7 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.

Bilancia skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (ďalej len „HH PP“) je spracovaná 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 (ďalej len „investor“) 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.

C.IV.2.8 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. Základné podmienky pre umožnenie priechodnosti migračných koridorov sú uvedené v časti C.IV.2.6.

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).

C.IV.2.9 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 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.

C.IV.3 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 podlažia a príľahlých tokov, očistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na príľahlé cesty, nepretržitým udrzovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti) a zabezpečením dokonalého odvedenia zrážkových i podzemných vôd zo staveniska.

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.

C.IV.5 Vyjadrenie k technicko – ekonomickej realizovateľnosti opatrení

Navrhnuté opatrenia patria k štandardným opatreniam aplikovaným pri realizácii dopravných líniových stavieb, ktoré sú budované v územných koridoroch, kde sa nachádzajú urbánne a prírodné prvky. Z pohľadu technického riešenia nie sú navrhnuté také opatrenia, ktoré vyžadujú špeciálne riešenia.

C.V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

C.V.1 Tvorba súboru kritérií so zreteľom na charakter, veľkosť a rozsah navrhovanej činnosti, technológiu a umiestnenie a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

V zmysle Rozsahu hodnotenia boli na hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ určené:

- **Variant 0** (nulový variant) = stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila;
- **Variant 1** = variant, 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).

Vyhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového pôsobenia (obdobie výstavby a prevádzky) je posúdené verbálne a aj prostredníctvom numerickej stupnice. Aplikovaná bola 9 stupňová hodnotiaci škála. Jednotlivým ukazovateľom boli pridelené bodové hodnoty od +4 (veľmi významný pozitívny vplyv) do -4 (veľmi významný negatívny vplyv). Priradené hodnoty vyjadrujú predpokladanú mieru vplyvu. V prípade relevantnosti bola vyhodnotená aj dĺžka pôsobenia predpokladaného vplyvu.

Pre vyhodnotenie vplyvu navrhovaných variantov činnosti bolo vytvorených 34 kritérií v skupinách:

Vplyvy na obyvateľstvo

- Hluk z dopravy
- Emisie z dopravy
- Vibrácie zo stavebnej činnosti a z dopravy
- Prírodná rádioaktivita
- Bezpečnosť
- Sociálne a ekonomické dôsledky
- Pohoda a kvalita života

Vplyvy na prírodné prostredie

- Zásah do horninového prostredia, znečistenie horninového prostredia
- Bilancia výkopov a násypov
- Zásah do ložísk nerastných surovín
- Geodynamické javy
- Klimatické pomery, zraniteľnosť voči extrémnym prejavom klimatickej zmeny
- Znečistenie ovzdušia
- Ohrozenie kvality povrchových tokov
- Ohrozenie kvality podzemných vôd
- Celkový TZ a DZ plôch
- Výrub nelesnej vegetácie
- Zásah do biotopov
- Zásah do mokradí
- Migrácia
- Štruktúra a využívanie krajiny
- Územia národnej siete - veľkoplošné a maloplošné
- Územia Natura 2000
- Zásah do prvkov ÚSES

Vplyvy na urbánny komplex

- Vplyvy na poľnohospodárstvo
- Vplyvy na priemysel
- Vplyvy na sídla
- Vplyvy na dopravu
- Vplyvy na rozvoj regiónu
- Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch
- Kultúrne a historické pamiatky
- Archeologické náleziská
- Paleontologické náleziská
- Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyvy na životné prostredie sa posúdili verbálno numerickou stupnicou tzv. rating systém podľa ERL (Studies and Methodologies, Scoping and Guidelines, Vol.1,2,3, London, ERL 1981). Identifikácia vplyvu je založená na kvantifikácii rôznych vplyvov. Veľkosť vplyvov je prevedená na bezrozmerné bodové ohodnotenie v intervale od -4 do +4.

Kritériá hodnotia len vplyvy na obyvateľstvo, prírodné prostredie a vplyvy na urbánny komplex podľa vyššie uvedených kritérií. Vzhľadom na to, že v tomto prípade nehodnotíme ďalší možný realizačný variant, technické a ekonomické kritériá nie sú vyhodnocované.

V hodnotení (rating systém) nie je zohľadnená váha jednotlivých kritérií, znamená to, že rovnaké ocenenie hodnotenia dvoch vplyvov nemusí byť rovnako významné v celkovom kontexte.

Tabuľka 95: Stupnica pre posúdenie vplyvu v matici vplyvov metódou číselného pomeru (rating systém).

Hodnotenie	Popis vplyvu
-4	-veľmi významný negatívny vplyv na životné prostredie,
-3	-významný negatívny vplyv akceptovateľný s prijatím opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie,
-2	-mierne významný negatívny vplyv na životné prostredie,
-1	-málo významný negatívny vplyv na životné prostredie,
0	-žiadne vplyvy
+1	-málo významný pozitívny vplyv na životné prostredie,
+2	-mierne významný pozitívny vplyv na životné prostredie
+3	-významný pozitívny vplyv na životné prostredie,
+4	-veľmi významný pozitívny vplyv na životné prostredie,-

C.V.2 Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Tabuľka 96: Bodové hodnotenie kritérií posudzovaných variantov rozdelené na obdobie výstavby a obdobie prevádzky diaľnice

Vplyvy		Posudzovaný variant		
		0	Variant 1	
Vplyvy na obyvateľstvo			výstavba	prevádzka
Obyvateľstvo	Hluk z dopravy	-3	-3	3
	Emisie z dopravy	-2	-2	2
	Vibrácie zo stavebnej činnosti a z dopravy	-2	-2	-2
	Prírodná rádioaktivita	-1	-1	-1
	Bezpečnosť	-4	-4	4
	Sociálne a ekonomické dôsledky	-3	-1	3
	Pohoda a kvalita života	-4	-3	2
		-19	-16	11
Vplyvy na prírodné prostredie				
Geologické pomery	Zásah do horninového prostredia, znečistenie horninového prostredia	-1	-2	1
	Bilancia výkopov a násypov	0	-2	0
	Zásah do ložísk nerastných surovín	0	0	0
	Geodynamické javy	0	-2	-1
Ovzdušie	Klimatické pomery, zraniteľnosť voči extrémnym prejavom klimatickej zmeny	-1	-1	1
	Znečistenie ovzdušia	-2	-2	2
Podzemné a povrchové vody	Ohrozenie kvality povrchových tokov	-1	-1	1
	Ohrozenie kvality podzemných vôd	-1	-1	0
Pôdne pomery	Celkový TZ a DZ plôch, znečistenie pôd	-1	-2	-1
Vegetácia a biotopy	Výrub nelesnej vegetácie	0	-2	0
	Zásah do biotopov	0	-1	0
	Zásah do mokradí	0	-1	0
Fauna , chránené druhy živočíchov	Migrácia	-3	-2	3
Krajina , štruktúra a využívanie krajiny	Štruktúra a využívanie krajiny	0	-1	-1
Chránené územia	Územia národnej siete - veľkoplošné a maloplošné	0	-1	0
	Územia Natura 2000, zásah do území	0	0	0
ÚSES	Zásah do prvkov ÚSES	0	-1	-1
		-10	-22	4
Vplyvy na urbánny komplex				
Vplyvy na poľnohospodárstvo	Celkový TZ a DZ poľnohospodárskych pozemkov	0	-2	-1
Vplyvy na lesné hospodárstvo		0	-1	-1

Vplyvy	Kritériá	Posudzovaný variant		
		0	Variant 1	
Vplyvy na priemysel		-2	-1	2
Vplyvy na sídla	Žilina - Vranie	0	-1	1
	Žilina - Brodno	-1	-2	-1
	Rudinka	-1	-1	1
	Kysucké Nové Mesto	-3	-2	-1
	Povina	-3	-2	-1
	Radoľa	-3	-2	-1
	Kysucký Lieskovec	-3	-2	-1
Vplyvy na dopravu		-4	-2	4
Vplyv na rozvoj regiónu		-2	-1	3
Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch		0	-1	2
Kultúrne a historické pamiatky		0	0	0
Archeologické náleziská		0	1	0
Paleontologické náleziská		0	0	0
Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy		0	0	0
		-22	-19	6
Celkovo		-51	-59	21

Z hodnotenia jednotlivých skupín kritérií vyplývajú nasledujúce skutočnosti:

Skupina kritérií vplyvov na obyvateľstvo:

- V období výstavby prevažujú negatívne vplyvy
- Z hľadiska vplyvov na obyvateľov je menej výhodným riešením nulový variant

Skupina kritérií vplyvov na prírodné prostredie:

- V období výstavby prevažujú negatívne vplyvy, ich intenzita je vyššia
- V období prevádzky sú vplyvy na prírodné prostredie len mierne negatívne, neutrálne, alebo dokonca pozitívne (napr. migrácia)

Skupina kritérií vplyvov na urbánny komplex:

- V období výstavby sa predpokladá negatívny vplyv vzhľadom na obmedzovanie dopravy aj pohybu chodcov a cyklistov, zvýšený pohyb ťažkej stavebnej techniky
- počas prevádzky sa očakávajú zväčša pozitívne vplyvy navrhovanej stavby

Tabuľka 97: Poradie variantných riešení na základe výsledkov rating systému

Variant	Hodnotenie		Celkové poradie
	Výstavba	Prevádzka	
Variant 1	-59	21	1.
Nulový variant	-51		2.

Podľa výsledkov hodnotenia na základe rating systému sa ako vhodnejšie riešenie javí vybudovanie kapacitnej diaľnice oproti nulovému stavu.

C.V.3 Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Tabuľka 98: Najvýznamnejšie negatíva a pozitíva navrhovanej činnosti

Variant 1	
Pozitíva	Negatíva
Z CBA analýzy vyplynulo, že úsek stavby D3 Žilina (Brodno) v polohe variantu 1 je rentabilný	Záber poľnohospodárskych pozemkov
Zrýchlenie dopravy medzinárodného významu	Záber lesných pozemkov

Variant 1	
Pozitíva	Negatíva
Prepojenie siete európskych diaľnic	Záber biotopov európskeho a národného významu a mokradí
Skvalitnenie cestnej siete	Výrub drevín mimo les
Lepšia dopravná využiteľnosť	Likvidácia vhodných biotopov pre výskyt a život rôznych skupín živočíchov
Lepšie naplnenie intenzifikačných cieľov	Zásah do geologického prostredia
Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy	Úprava vodných tokov z dôvodu ochrany technických prvkov stavby
Úspora času cestujúcich a pohonných hmôt	Odstránenie dočasného mostného objektu v obci Vranie,
Odvedenie tranzitnej dopravy na diaľnicu	Vizuálna a fyzická bariéra
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, oplatenie diaľnice, oplatenie 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	

C.VI. NÁVRH MONITORINGU A POPROJEKTOVEJ ANALÝZY

C.VI.1. Návrh monitoringu od začatia výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti

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 vyplýval 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 povrchu diaľnice,
- zistenie vplyvu hlukového a imisného zaťaženia 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 zúženým 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.

C.VI.2. Všeobecné zásady monitoringu zložiek životného prostredia

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.

Monitorovacia sieť

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, bude meranie realizované v 17-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.

Tab.č. 99 Navrhované monitorovacie body (MB)

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 privádzača)	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	Radoľa, pred SZ fasádou RD č. 130	č. 131, č. 132

Označ.	poloha vzhľadom k diaľnici (k inej cest. komunikácii)	popis monitorovacieho bodu	alternatívny výber meracieho bodu*
	I/11)		
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

Tab.č. 100 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.

➤ 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).

Monitorovacia sieť

Monitorovacie lokality boli zvolené v priestore obytného územia najviac exponovaného imisiami znečisťujúcich látok. V zmysle princípov obsiahnutých v TP 050 navrhujeme 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.

Tab.č. 101 Časový plán monitoringu ovzdušia

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.

Predmet merania v monitorovacích bodoch v jednotlivých etapách

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 (doplňkové 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 ruderálne 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 invázných 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
Monitorovaciú lokalitu tvorí porast v nive Kysuce, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na polovicu šírky porastu priľahlej 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
Monitorovaciú 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. Monitorovaciú 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 deväťsilov.
- *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
Monitorovaciú lokalitu tvorí brehový porast Kysuce na jej pravom brehu, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na polovicu šírky porastu priľahlej 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
Monitorovaciú lokalitu tvorí brehový porast Kysuce a nivné porasty na jej pravom brehu, v ktorom je plánovaný záber stavbou zhruba na tretinu šírky porastu odvrátenej od riek. 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 diablik 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 diablik močiarny (*Calla palustris*), ktorý sa tu môže prípadne objaviť.

Monitoring invázných druhov

V trase navrhovanej stavby boli zistené invázne druhy rastlín a drevín v zmysle prílohy 2a vyhlášky Ministerstva ŽP SR č. 170/2021 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon 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 navrhujeme 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 invázných nepôvodných druhov. Pre tento monitoring je potrebné v zmysle metodiky zamerať a zakresliť do mapy výskyt a šírenie invázných druhov počas celého monitoringu raz za vegetačné obdobie – v letnom alebo jesennom období, kedy sú dotknuté druhy ľahko identifikovateľné. Najmä kvôli potenciálnemu šíreniu drevín navrhujeme toto realizovať v priebehu rokov pred a počas výstavby, ako aj minimálne 5 rokov po začatí prevádzky (postačí 1x po piatich rokoch), okrem prvého mapovania po začiatku prevádzky.

Vzhľadom k doteraz zistenému rozsahu výskytu invázných 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. Navrhujeme, aby bol monitoring invázných 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 invázných druhov rastlín, navrhujeme, 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.

Predpokladaný časový rozsah monitoringu flóry

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 prirátat 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 úsek, 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 úsek, 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
Monitorovaciú lokalitu tvorí rieka Kysuca pod úsek, 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 úsek, 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
Monitorovaciú 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
Monitorovaciú 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 možnej 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 snímání 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

Monitorovaciu 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

- D. Monitorovaciu 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.

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 riekou Kysuca ako preferovanú migračnú líniu vtáctva. Monitorovacími lokalitami budú miesta, kde trasa D3 križuje tok Kysuce. Monitorovaciu lokalitu tvorí mostný objekt a transekty pod oboma okrajmi mosta.

Monitoring bude vykonaný počas prevádzky, prebehne 3x 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*), korýtko 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 navrhujeme predovšetkým v miestach potenciálneho zdroja ohrozenia ich kvality (premostenie, úprava toku, vyústenie kanalizácie), a to pred a za takýmto miestom.

Tab.č. 102 Monitorovacie miesta povrchových vôd

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

Tab.č. 103 Časový plán monitorovania povrchových vôd

Cest. km	Lokalizácia	Sledované parametre	Oporúčaný 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

Cest. km	Lokalizácia	Sledované parametre	Oporúčaný čas odberu (mesiac)	Intervaly odberov (rok)		
				pred výstavbou	počas výstavby	počas prevádzky
21,339	Lokalita č. 7 - Podhájsky potok nad premostením (SO 201) a pod premostením	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.

Tab.č. 104 Časový plán monitorovania biologických prvkov kvality

Charakteristika	Časový plán			Doporučený čas odberu (mesiac)
	Pred výstavbou	Počas výstavby	Prevádzka	
Bentické bezstavovce	2x	2x	2x	IV., IX.
Fytobentos	2x	2x	2x	VI., VIII.
Makrofyty	2x	2x	2x	IV., IX.
Fytoplanktón	2x	2x	2x	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 vrty HG-1 a HG-2, ktoré boli vybudované v rámci doplnkového inžinierskegeologického 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 inžinierskegeologického 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 navrhujeme sledovať studne S-1 a S-2 a monitorovací vrt HGP-1.

Tab.č. 105 Návrh monitorovacích bodov monitoringu podzemných vôd

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.

Tab.č. 106 Časový plán monitorovania podzemných vôd

Cest.km	Lokalizácia	Sledované parametre	Oporúčaný 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 navrhujeme 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).

C.VI.3. Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

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.

C.VII. METÓDY POUŽITÉ V PROCESE HODNOTENIA VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽP A SPÔSOB A ZDROJE ZÍSKAVANIA ÚDAJOV O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V ÚZEMÍ, KDE SA MÁ NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ REALIZOVAŤ

Pri spracovaní predkladanej správy o hodnotení vplyvov 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.). Jedná sa 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 tejto správy o hodnotení vplyvov – 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 odborné spôsobilými osobami. Prieskumy boli vykonané vo vhodnom klimatickom období a v dostatočnom časovom úseku, je preto možné považovať ich za dostatočne výpovedné.

Spomínané podklady sú uvedené v zozname súvisiacich štúdií v časti C.IX. a C.XII.

Všeobecné údaje boli získané z dostupnej odbornej literatúry (atlas výskytu, odborné články, vedecké a odborné publikácie) a vo veľkej miere boli využité informácie dostupné na internetových stránkach rôznych organizácií a samospráv dotknutých obcí. Zoznam použitých stránok je uvedený v časti C.XII.

C.VIII. NEDOSTATKY A NEURČITOSTI V POZNATKOCH, KTORÉ SA VYSKYTLI PRI VYPRACÚVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ

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 interindividuálne, ale aj sociálne a emociálne,
- 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 dielci 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 drevinové 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, splňajúce 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 Vrbové 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.

C.IX PRÍLOHY K SPRÁVE O HODNOTENÍ

Súčasťou Správy o hodnotení vplyvov sú prílohy:

- 1.1. Mapa súčasného stavu (raster M 1:50 000)
- 1.2. Mapa súčasného stavu (ortofotomapa M 1:10 000)
- 1.3. Mapa vplyvov a opatrení (raster M 1:50 000)
- 1.4. Mapa vplyvov a opatrení (ortofotomapa M 1:10 000)
- 1.5. Fotodokumentácia
- 1.6. Vizualizácia

Prílohy - súvisiace štúdie a prieskumy:

2. Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvu na verejné zdravie
3. Vibračná štúdia
4. Hluková štúdia
5. Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu
6. Primerané posúdenie vplyvu plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000
7. Exhalačná štúdia
8. Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy
9. Migračná štúdia

C.X. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

C.X.1 Základné informácie o zámere

Názov

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto

Účel

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.

Umiestnenie stavby v území

Stavba je umiestnená na území Žilinského kraja v okresoch Žilina a Kysucké Nové Mesto. Trasa navrhovanej stavby prechádza cez katastrálne územia miest a obcí:

Okres Žilina: mesto Žilina (katastrálne územie: Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno),

Okres Kysucké Nové Mesto: mesto Kysucké Nové Mesto (katastrálne územie: Budatínska Lehota, Oškerda, Kysucké Nové Mesto), obce: Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec

Zdôvodnenie stavby

Diaľnica D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľnice D3 (predtým diaľnica D18), ktorá začína v Hričovskom Podhradí a končí na hranici s Poľskom v Skalitom. Je súčasťou diaľničného ťahu D1 – D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Skalité.

Základná koncepcia trasy diaľnice D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité – štátna hranica SR/PL bola potvrdená Uznesením vlády SR č. 882/2008 zo dňa 03.12.2008.

Diaľnica D3 má prepojiť hlavné mesto Slovenska Bratislavu po diaľnici D1, od križovatky Hričovské Podhradie po diaľnici D3, so severom republiky po hranice SR/PL. Za hranicou SR/PL (Zwardoň) sa diaľnica D3 napája na poľskú rýchlostnú cestu S1. Výhľadovo sa diaľnica D3 v križovatke Svrčinovec napojí na plánovanú rýchlostnú cestu R5, ktorá sa za hranicou SR/ČR napojí na českú rýchlostnú cestu I/11. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever – juh E75. Taktiež je v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR. Súlad s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentami, ktorými je SR viazaná, zabezpečuje Ministerstvo dopravy (ďalej len MD SR).

Termín začatia a ukončenia

Začiatok výstavby – po roku 2026

Koniec výstavby – predpokladaná lehota výstavby 3 roky

Ukončenie prevádzky – nie je určené

Posudzované varianty

V súlade s Rozsahom hodnotenia č. 7120/2021-6.6/ac-RH zo dňa vydaným 19.08.2021 boli predmetom posudzovania v tejto správe o hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ nasledujúce varianty:

Nulový variant - 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.

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. z rokov 2007 – 2011). Variant ďalej zohľadňuje nasledujúce skutočnosti:

1. 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.
2. 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 (august 2023) vo výstavbe.
3. 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.
4. 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.

Predmetom posudzovania bol teda Variant 1, zohľadňujúci uvedené skutočnosti a modifikovaný o podmienky Rozsahu hodnotenia a závery z environmentálnych prieskumov a štúdií, ktorý bol riešený v aktuálnej dokumentácii na stavebné povolenie (Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

C.X.2 Stručný popis navrhovaného technického riešenia**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.

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 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 (2023) 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 Radol'a – 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 rieku 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 spojzdenia 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.

Diaľnica D3 je navrhnutá v šírkovom usporiadaní, ktoré odpovedá kategórii D 24,5/80:

Riešenie odvodnenia

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 (SO501). Do nej budú zaústené uličné vpusty umiestnené v monolitickom resp. štrbinovom žľabe. Kanalizácia je umiestnená v strednom deliacom páse alebo v 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 vpravo, km 12,555 vpravo, km 14,300 vľavo, km 15,548 vpravo, km 16,635 vpravo, km 19,352 vpravo, km 19,660 vpravo, km 20,749 vpravo, km 21,427 vpravo, km 22,256 vľavo.*

Diaľnica D3 bude vybavená zvislým a vodorovným dopravným značením. Z dôvodu zachovania bezpečnosti cestnej premávky je diaľnica D3 vybavená zvodidlami. 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, meteoziariadenia a.i. Diaľnica D3 bude oplotená z dôvodu zabránenia stretu zverí 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.

Diaľnica D3 je s existujúcou komunikačnou sieťou prepojená systémom mimoúrovňových križovatiek a privádzačov.

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.

Preložka cesty I/11

Popri objekte diaľnice D3 (SO 103) je to najdôležitejší cestný objekt. 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 novej 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 začína vetvou A 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“). 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.

Ostatné cestné objekty

Ostatné riešené cestné objekty tvoria úpravy jestvujúcich ciest, preložky križovaných poľných, lesných a prístupových ciest, úpravy komunikácií I. až III. triedy, chodníky a spevnené plochy v Brodne, Radoli, Kysuckom Novom Meste a Povine a prístupové cesty na stavenisko v rozsahu:

Tab. č. 107 Cestné objekty

SO	Názov stavebného objektu	Kategória cesty	Dĺžka (m)
103	Diaľnica D3 km 11,100-22,300	D 24,5/80	10667,29
112	Preložka cesty I/11	C9,5/60 VETVA A VETVA B	2744,69 + 492,59
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
112.2	Autobusové zastávky na preložke cesty I/11	zastávka	210,00
112.3	Hospodársky zjazd v km 3,015 preložky cesty I/11 vpravo	P4/20	55,48
115	Úprava cesty III/2053 Povina - Kysucké Nové Mesto	C 9.5/60 (50)	487,41
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli		
130	Poľná cesta na pravom brehu Kysuce	P 4/30	173,79
131	Poľná cesta na ľavom brehu Kysuce	P 4/30 P4/30 brod	261,12 107,76 122,77
135	Poľná cesta v Brodne žkm 252,600-252,800	P 4,5/30 - 4 m spev.	270,46
137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste	P 4/20 P 3,5/20 - 3 m spev.	213,41 137,53
138.1	Úprava poľnej cesty v km 20,300	P 4,5/30 - 4 m spev.	685,54
138.2	Úprava poľnej cesty v km 20,300	P 4,5/30 - 4 m spev. P 4/20	637,85 164,05
139	Poľná cesta v Brodne žkm 253,400 - 254,500	P4/30	1030,62
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
142	Poľná cesta v km 2,400 - 2,750 preložky cesty I/11 vpravo	P 4/20	409,08
143	Zjazd z preložky cesty I/11 k železničnej zastávke Brodno	P 4/20	90,70
160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy	pôvodná	9456,00
161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy	pôvodná	12178,00
161.1	Úprava jestvujúcej komunikácie III/2041	pôvodná	740,00
162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií	pôvodná	4988,00
171	Chodník v km 1,700 a 3,000 preložky cesty I/11	MN - D3	347,04
172	Chodník na ceste I/11 a III/2052 Radoľa – KNM		
173	Chodník v km 18,340 D3		
174	Chodník na ceste III/2053 Povina – KNM	chodník - š. 2,75m	455,00
175	Úprava spevnených plôch ČSPL Radoľa		
176	Prístupová cesta a spevnené plochy skladu posypovej soli		
177	Úprava chodníka pod mostom na D3 v Brodne		
823	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,350 D3	P 5/30	333,40
824	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,600 D3	P 5/30	709,81

SO	Názov stavebného objektu	Kategória cesty	Dĺžka (m)
826	Prístupová cesta na stavenisko v km 14,900	P 5/30	101,73
828	Prístupová cesta na stavenisko v km 19,300	P 5/30	629,28
833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11	P 5/30	54,81
834	Prepojenie D3 s preložkou cesty I/11 počas výstavby v km 11,300 D3	Vetva 7/40	285,80
835	Dočasné napojenie D3 na I/11	C 9,5/40 C 7,58/40	277,94 405,93
836	Prepojenie cesty I/11 v km 439,500 so Zábřežnou ulicou počas výstavby	C 8,5/30	97,32

Mostné objekty, ekodukty

Dispozičné riešenie mostných objektov vychádza z morfológie terénu, typu premostovaných prekážok a zo smerového a výškového vedenia navrhovanej diaľnice D3 v kategórii D 24,5/80. Mostné objekty premostujú 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 premostujúcim existujúcu komunikáciu, alebo nadjazdom nad D3.

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 je navrhovaný ponad železničnú trať (ŽSR) a preložku cesty I/11 v tesnej blízkosti železničnej zastávky Brodno.

Tab. č. 108 Prehľad hlavných objektov na úseku D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto

Mosty na diaľnici D3		
č. SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka mosta
		m
201	Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339	ĽM: 109,5 PM: 109,5
202	Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	ĽM: 224,4 PM: 224,4
227	Most na D3 nad potokom Brodňanka v km 12,510 D3	
228	Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	ĽM: 925,80 PM: 421,80
229	Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	329,00
230	Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou	ĽM: 324,00 PM: 331,00
233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	ĽM: 537,4 PM: 541,4
237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	ĽM: 535,7 PM: 489,7
240	Most na D3 v km 20,270 nad poľnou cestou	40,0
247	Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	ĽM: 1244,0 PM: 1302,0
Mosty nad diaľnicou D3		
č. SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka mosta
		m
226	Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a D3	Vetva A: 354,60 Vetva B: 115,80
238	Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3	256,4

Mosty mimo diaľnice D3		
č. SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka mosta
		m
242	Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne	114,60
248	Ekodukt nad preložkou cesty I/11 a ŽSR v km 13,300 D3	66,1-71,45
248.1	Ekodukt nad preložkou poľnej cesty v km 13,300 D3	11,06
249	Lávka na chodníku pre peších v Brodne	8,02

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.

Tab.č. 109 Oporné a zárubné múry

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka konštrukcie (m)	Výška konštrukcie (m)	Plocha konštrukcie (m ²)
264	Oporný múr v km 12,620-13,095 vľavo	501,2	6,0	2364,0
265	Oporný múr v km 13,095-13,355 vľavo	163,4	7,8	1115,0
266	Oporný múr v km 13,685-14,180 v strede	497,1	10,8	3756,0
268	Oporný múr v km 14,491-14,814 v strede	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	224,0	9,6	1395,0
273	Oporný múr na c.I/11 km 1,845-1,957 obojstranne	238,0	8,5	1232,0

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).

Tab. č. 110 Protihlukové steny

Protihlukové steny a clony proti oslneniu		
č. SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka PHS
		m
284	Protihluková stena na D3 v km 11,493 - 14,191 vľavo	2714,5
285	Protihluková stena na D3 v km 11,608 - 13,100 vpravo	1504,6
286	Protihluková stena v km 16,230 D3 - 0,022 vetvy C križovatky KNM vľavo	352,0
287	Protihluková stena na D3 v km 16,375 - 16,755 vľavo	356,0
288	Protihluková stena na D3 v km 14,475 - 15,800 vľavo	1328,8
289	Protihluková stena na D3 v km 14,350 - 16,100 vpravo	1750,8
295	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,310 - 2,375 vpravo	1077,5
298	Clona proti oslneniu na preložke cesty I/11 km 2,400-2,779 vľavo	378,0
299	Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 0,665 - 2,100 vľavo	1442,5
302	Protihluková stena na D3 v km 19,400 - 20,248 vpravo	853,2
306	Protihluková stena v km 0,300 vetvy D križovatky KNM - 19,746 D3 vľavo	3125,4
306.1	Protihluková stena na D3 v km 19,899 - 20,350 vľavo	452,0
306.2	Protihluková stena na D3 v km 20,600 - 21,000 vľavo	401,0
306.3	Protihluková stena na D3 v km 21,396 - 21,912 vľavo	515,0
307	Protihluková stena v km 0,205 vetvy B križovatky KNM - 19,275 D3 vpravo	2492,3
308	Protihluková stena na D3 v km 22,140 - 22,300 vpravo	160,5
312	Protihlukové opatrenia na budovách	

Úpravy vodných 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.

V rámci dokumentácie boli spracované hydrotechnické výpočty rieky Kysuca bez diaľnice D3 a s diaľnicou D3 a bolo preukázané, že stavba diaľnice D3 nebude mať negatívny vplyv na povodňové prietoky na Kysuci. Ďalej sa uvažuje s objektom úpravy Brodnianky v mieste križovania s navrhovanou diaľnicou D3 tak, aby bola zabezpečená podchodná výška na súbežnom chodníku pre peších popod D3.

Tab.č. 111 Úpravy vodných tokov

SO	Názov stavebného objektu	Dĺžka úpravy (m)
362	Úprava toku Kysuce č.1 - okres Žilina	1022,0
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

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, potrubné vedenia vodovodov a kanalizácií, potrubné rozvody VTL, STL a NTL plynovodov, elektrické vedenia NN, VN a VV, rozvod VO a kanalizácií v správe miest a obcí. V rámci projektovej dokumentácie je riešených 81 stavebných objektov.

C.X.3 Súhrn najzávažnejších vplyvov a opatrení

Z časového hľadiska najzávažnejšie vplyvy na životné prostredie predstavuje etapa výstavby spojená s veľkými zásahmi do krajiny (výruby drevín, demolácie, úpravy vodných tokov, stavebné práce veľkého rozsahu, dočasný záber plôch), ako aj bežného života obyvateľstva (oplotenia, obchádzky, dopravné obmedzenia, bezpečnosť, zvýšený pohyb ťažkej techniky, prevoz materiálov, spomalenie dopravy, hluk, prach, znečistenie komunikácií, atď.). Obyvateľstvo ako aj zložky prírodného prostredia budú v tomto období vystavené veľkej záťaži. Etapa výstavby bude trvať predpokladane 3 roky a ťažisko záťaže sa bude presúvať podľa postupu výstavby v trase diaľnice D3 a preložky cesty I/11. Súčasťou výstavby diaľnice bude aj jej zakomponovanie do okolitého prostredia najmä prostredníctvom rekultivácie plôch dotknutých výstavbou a následných vegetačných úprav a výstavbou migračných objektov. Dá sa predpokladať, že niekoľko rokov po skončení výstavby sa diaľnica D3 s jej objektami stane organickou súčasťou prostredia plniacou svoj prvotný účel – zabezpečiť kvalitné a kapacitné dopravné spojenie v území, kadiaľ vedú dôležité tranzitné ťahy.

Najzávažnejšie vplyvy a opatreniaObyvateľstvo

Vo vzťahu k obyvateľstvu je podstatné vyhodnotenie vplyvu hluku, emisií z dopravy, možných vibrácií, vizuálnej a fyzickej bariéry a pohody a kvality života a bezpečnosti obyvateľov.

Vplyv hluku – V nulovom variante bude postupne narastať intenzita dopravy s vysokým podielom nákladnej dopravy na ceste I/11 a tým bude rásť aj hluková záťaž okolia cesty najmä v intravilánoch obcí. Hygienické limity hluku budú prekračované pri obmedzených možnostiach využitia opatrení proti hluku (len fasádne úpravy, okná). Hluková štúdia preukázala prekročenie povolených limitov hluku tak na navrhovanej diaľnici D3 ako aj na navrhovanej preložke cesty I/11, ktoré je zmiernené návrhom protihlukových opatrení v podobe protihlukových stien a tiež fasádnych úprav v tých lokalitách, kde PHS nestačia na dodržanie povolených limitov. V období výstavby je potrebné počítať so zvýšenými emisiami hluku z dôvodu zvýšeného pohybu nákladných vozidiel na trasách medzi zdrojmi materiálov, stavebnými dvormi a samotnou stavbou. Na ochranu obyvateľov pred nadlimitnými úrovňami hluku sa navrhujú protihlukové steny takmer v celej dĺžke navrhovanej diaľnice D3 a preložky cesty I/11.

Protihlukové steny budú výšky 4 – 6 m. Celkovo sa v rámci PD DSP (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2023) navrhuje 16 objektov protihlukových stien, celková dĺžka PHS predstavuje spolu 18 902,8 m. Na miestach, kde PHS nie sú dostatočné, pristupuje sa k sekundárnym opatreniam na fasádach budov. Stavebný objekt SO 312 Protihlukové opatrenia na budovách vymedzil objekty rodinných domov, kde je potrebné pristúpiť k výmene okien za okná s vyššou vzduchovou nepriezvučnosťou. Predpokladá sa výmena 2217 výplní otvorov v katastrálnom území Vranie, Brodno, Rudinka, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota, Povina a Kysucký Lieskovec. K ďalším opatreniam proti hluku patrí návrh mostných záverov s protihlukovou úpravou na mostných objektoch.

Pri emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie je situácia podobná, pri zvýšenej intenzite dopravy s vysokým podielom nákladnej dopravy sa počíta so zvýšenými emisiami, ktorých koncentrácia je najvyššia v bezprostrednej blízkosti zdroja – diaľnice D3 a cesty I/11 a so vzrastajúcou vzdialenosťou od zdroja klesá. Limitné hodnoty koncentrácií škodlivých látok nebudú prekračované. Z hľadiska imisí však priaznivejšie pôsobia varianty s väčšou odstupovou vzdialenosťou od obytnej zóny. Trasa diaľnice je vedená v údolí rieky Kysuca v rovnakom koridore ako súčasná cesta I/11 a nie je možné hovoriť o zásadnej zmene polohy zdroja znečistenia oproti súčasnému stavu. Takmer v celej dĺžke trasy diaľnice sú navrhnuté objekty protihlukových stien, ktoré zmierňujú aj šírenie znečistenia ovzdušia. Podľa modelových výpočtov v Exhalačnej štúdii emisie znečisťujúcich látok nebudú prekračovať povolené hygienické limity a nie je potrebný návrh špeciálnych opatrení na obdobie prevádzky diaľnice. V období výstavby je potrebné počítať so zvýšenými emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie a najmä tuhých znečisťujúcich látok z dôvodu zvýšeného pohybu nákladných vozidiel po odhumusovaných plochách a z dôvodu predpokladaných veľkých objemov zemných prác. Nová legislatíva v oblasti ochrany ovzdušia - vyhláška MŽP SR č. 248/2023 Z. z., o požiadavkách na stacionárne zdroje znečistenia stanovuje veľmi konkrétne podmienky a požiadavky na vykonávanie vybraných činností, medzi iným aj stavebnej činnosti.

Zdrojom mechanického kmitania a otrasov, ktoré sa môžu prenášať do stavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe vonkajšie zdroje – stavebné aktivity, ako je zakladanie mostov, paženie, vibračné zhutňovanie. Tieto stavebné práce sú citlivejšie vnímané obyvateľstvom v plne zastavanom území ako v extraviláne. 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 12,60 staničenia diaľnice D3 vpravo, km 12,70 D3 vpravo, pri vjazde do Brodna v km 11,80 (č.pop. 50), km 12,45 pri nových komunikáciách medzi stredom MČ a zastávkou ŽSR (č.pop. 107, 103 a 102), v km 19,80 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.“*

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 živých 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.

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa prejavujú po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cestnej stavby znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavujú 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.

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. Predpokladá sa, že po výstavbe diaľnice D3 dôjde k významnému odľahčeniu cesty I/11 najmä od tranzitujúcej dopravy, v ktorej veľký podiel má ťažká nákladná doprava. Znížením počtu vozidiel premávajúcich po ceste I/11 sa zníži riziko vzniku kolízií s vozidlami aj s chodcami a cyklistami, zvýši sa bezpečnosť premávky, zníži sa produkcia hluku a emisií z ťažkej dopravy. Z hľadiska motoristu sa zlepšia technické parametre cesty, zvýši sa rýchlosť aj bezpečnosť jazdy, diaľnica poskytne zvýšený komfort jazdy.

Trasa diaľnice D3 bude v území tvoriť výraznú novú vizuálnu a fyzickú bariéru, ktorú budú zmierňovať mostné objekty na veľkej dĺžke trasy.

Výstavba diaľnice bude mať vplyv na zmenu štruktúry krajiny a funkčného využitia územia.

Vplyvy na prírodné prostredie

Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. V rámci podrobného inžinierskegeologického a hydrogeologického prieskumu bola celá trasa diaľnice D3 a jej najdôležitejšie objekty podrobené podrobnej analýze z hľadiska vplyvu zložitého geologického prostredia na technológiu výstavby. Boli identifikované rizikové faktory horninového prostredia a navrhnuté opatrenia, ktoré sa následne preniesli do technického riešenia jednotlivých objektov stavby – objektov diaľnice, mostov, oporných a zárubných múrov, do návrhu ďalšieho monitoringu alebo do návrhu iného, priaznivejšieho technického riešenia objektov.

Z hľadiska bilancie zemných stavba vykazuje nedostatok násypového materiálu. Je v záujme ochrany geologického prostredia využiť maximálne materiál z výkopov aj za predpokladu zlepšenia vlastností pred využitím. Inundácia rieky Kysuce je zanesená veľkým množstvom antropogénnych navážok stavebného odpadu a zemín po individuálnej výstavbe v celom okolí v priebehu niekoľkých desiatok rokov. Počas výstavby bude snaha využiť aj tento materiál po vyhodnotení jeho vhodnosti do násypov cestného telesa.

Navrhovaná stavba bude mať vplyv na povrchové a podzemné vody. Hydrotechnickými výpočtami rieky Kysuca bola stanovená úroveň hladiny Q_{100} a navrhnuté opevnenie telesa diaľnice v nevyhnutnom rozsahu. Bolo preukázané, že stavba diaľnice v riešenom území nemá vplyv na povodňové prietoky Q_{100} a aj po výstavbe bude zachovaný súčasný režim odtoku. Negatívny vplyv na kvalitu vodných tokov bude znížený až eliminovaný systémom odvodnenia diaľnice, ktoré rieši odvedenie znečistených vôd z povrchu diaľnice cez kanalizačný systém do odľučovačov ropných látok a po prečistení do retenčných nádrží s regulovaným odtokom do recipientu.

Celá stavba je situovaná v Chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy – Javorníky. Stavba prechádza cez ochranné pásma II. stupňa vodných zdrojov. Počas výstavby sa predpokladá minimálny zásah do podzemných vôd pri zakladaní mostných objektov. Ovplyvnenie vodných zdrojov sa nepredpokladá počas výstavby ani počas prevádzky diaľnice.

Trasa diaľnice D3 vedená v súbehu s riekou Kysuca si vyžiada veľký zásah do sprievodných porastov rieky. Výstavbe bude predchádzať výrub drevín najmä na nelesných pozemkoch, ale v zábere stavby sú aj porasty na lesných pozemkoch. Výrub predstavuje podľa vykonanej Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín 11 989 ks stromov a 110 245 m² krovitých porastov. Vypočítaná spoločenská hodnota drevín, na ktoré sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny predstavuje sumu 5 211 283,28 €. V trase navrhovanej stavby boli zistené aj biotopy európskeho a národného významu celkovo na ploche 394 923 m² a mokrade na ploche 439 243 m². Podrobné dokumentácie sú prílohami k tejto správe o hodnotení.

Vplyvy na jednotlivé skupiny živočíchov sa prejavujú v likvidácii a ovplyvnení podmienok biotopov vhodných pre život, pobyt, potravu, úkryt, rozmnožovanie. Výstavba objektov diaľnice D3 bude mať vplyv na vodnú faunu lokálnou úpravou dna a brehov rieky Kysuce a niektorých jej prítokov. Teleso diaľnice bude tvoriť bariéru v migrácii živočíchov vo významných migračných koridoroch, ktoré boli

identifikované a potvrdené podrobnými prieskumami územia v nedávnej minulosti. Aby sa zbránilo izolácii jednotlivých populácií a aby sa umožnila migrácia živočíchov v najkritickejších miestach koridorov, navrhli sa opatrenia na mostných objektoch ponad Podhájsky potok a ponad Kysucu v migračnom koridore „Povina“ v rámci nadregionálneho biokoridoru Veľký Javorník – Kysucké Beskydy. Mostné objekty SO 201 Most na D3 nad Podhájským potokom v km 21,339 a SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049 budú svojimi technickými parametrami umožňovať migráciu veľkých šeliem (SO 201 most dĺžky 109,5 m, svetlej výšky 7,0 m; SO 202 most dĺžky 224,40 m, so svetlou výškou nad riekou 13,0 m). Obe dva mostné objekty majú navrhnuté mostné závery s protihlukovou úpravou. Na vonkajších okrajoch mosta SO 201 je navrhnuté zábradlie so zvislou plnou výplňou na ochranu migračného priestoru pred hlukom a osvetlením z dopravy na moste. Po stranách mosta ponad Kysucu (SO 202) sú navrhnuté obojstranne zábrany proti preletu vtákov a netopierov. Podmostie oboch mostných objektov bude riešené nahrubo vyrovnaným rastlým terénom vyčisteným od zvyškov stavebného materiálu. Na podporu účinnosti migračných objektov sa navrhuje aj umiestnenie inteligentného výstražného dopravného značenia v úseku cesty I/11 v km 431,230-430,040. Synergický účinok týchto dvoch mostných objektov bude dostatočný na prevedenie migračného tlaku veľkých šeliem v migračnom koridore „Povina“.

V migračnom koridore „Kysucká brána“ sa navrhuje výstavba špecializovaného migračného objektu – ekoduktu ponad preložku cesty I/11, železničnú trať a preložku poľnej cesty v km 13,300 D3. Voľná šírka medzi navádzacím oplotením pre zver je 80,00 m. Ekodukt bude opatrený viacvrstvovými štruktúrovanými vegetačnými úpravami, výlučne z domácich stanovištne zodpovedajúcich drevín. Po okrajoch ekoduktu bude umiestnené navádzacie oplotenie, ktoré bude plynulo prechádzať do oplotenia cesty I/11. Účinnosť migračného objektu bude podporovať aj oplotenie z JZ strany objektu a navedenie popod mostný objekt SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce, ktorý bol za týmto účelom upravený predĺžením dilatačného celku č.1 ľavého mosta z 394,65 m na 486,70 m. Na moste SO 228 je umiestnená protihluková stena vľavo. Po pravej strane bude umiestnené zábradlie s nepriehľadnou výplňou. Migračný objekt svojimi technickými parametrami umožní konektivitu územia a bezpečný prechod živočíchov z okolitých biocentier.

Stavba je navrhovaná prevažne v území s 1. stupňom ochrany. Priamo cez chránené územia neprechádza, niektorými stavebnými objektami zasahuje do ochranného pásma PP Kysucká brána. Vzácný geologický útvar však výstavbou ani prevádzkou diaľnice D3 ani preložky cesty I/11 nebude dotknutý.

Navrhovaná stavba bola posúdená aj z hľadiska možného ovplyvnenia predmetov ochrany území európskej siete Natura 2000. Primerané hodnotenie vplyvu zámeru „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na sústavu Natura 2000“ 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 CHVÚ. Dotknuté biotopy neboli identifikované. Výsledkom posúdenia je konštatovanie, že 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.

Správa o hodnotení vplyvov po zohľadnení kritérií na posudzovanie vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj vplyvov na obyvateľstvo a urbánny komplex a výsledky CBA analýzy zo Štúdie realizovateľnosti **odporúča realizáciu diaľnice D3 v posudzovanom variante 1.** V odporúčanom variante sa uvažuje s významným pozitívnym vplyvom na organizáciu dopravy v území, vďaka čomu dôjde k zníženiu intenzity dopravy na ceste I/11, ktorá prechádza cez zastavané územie obcí. To bude mať za následok zvýšenie bezpečnosti obyvateľov. Technické parametre stavby umožňujú rýchle a bezpečné prekonanie vzdialeností medzi mestami a regiónmi. Spolu s nadväzujúcimi úsekmi stavby diaľnice D3 umožní diaľnica prepojenie európskych cestných koridorov.

Vplyvy na obyvateľstvo a urbánny komplex sú väčšinou pozitívne, negatívne vplyvy na zložky prírodného prostredia sú akceptovateľné za podmienky realizácie navrhovaných opatrení. Primerané posúdenie vplyvov na sústavu Natura 2000 konštatovalo, že projekt diaľnice D3 Žilina (Brodno) –

Kysucké Nové Mesto nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami.

Správa o hodnotení vplyvov navrhla súbor konkrétnych opatrení na zníženie negatívnych vplyvov etapy výstavby a prevádzky navrhovanej diaľnice D3. Opatrenia sú technicky a ekonomicky realizovateľné.

C.X.4 Plnenie podmienok rozsahu hodnotenia

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky vydalo dňa 19. 08. 2021 pod číslom 7120/2021-6.6/ac-RH *Rozsah hodnotenia* určený podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“.

Z prerokovania rozsahu hodnotenia vyplynula potreba v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať okruhy problémov súvisiace s navrhovanou činnosťou a formulované v bode 2.2 Špecifické požiadavky

Zo špecifických podmienok Rozsahu hodnotenia, bod 2.2.33 vyplýva v tejto kapitole vyjadriť sa ku všetkým pripomienkam doručeným k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti, prípadne k určenému rozsahu hodnotenia (od orgánov štátnej správy a samosprávy, ako aj účastníkov konania) a v prehľadnej forme vyhodnotiť splnenie všetkých požiadaviek a odporúčaní zo stanovísk doručených k oznámeniu o zmene, prípadne k určenému rozsahu hodnotenia, resp. zdôvodniť ich nesplnenie.

Tab.č. 112 Plnenie špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia		
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;	Migračnú štúdiu s vyhodnotením vplyvu na migráciu živočíchov v rámci dotknutých území vypracovala spoločnosť HBH Projekt, spol. s r.o. na každý úsek diaľnice D3 osobitne, t.j. na úseky: D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto; D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač; D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica; Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil v auguste 2020. Na základe výsledkov tejto štúdie boli do technického riešenia diaľnice D3 zapracované zmierňujúce 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. Vypracovaná migračná štúdia je prílohou č. 9 SoH. Závery z migračnej štúdie sú v rámci SoH prevzaté v kap. C.III.7.2 <i>Vplyvy na migračné koridory živočíchov</i> a C.IV.2.6 <i>Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na predmety ochrany v dotknutých územiach sústavy Natura 2000 a na migračnú priechodnosť územia</i> .
2.2.2.	Riešenie kritických úsekov stavby, ktoré zasahujú do chránených území a ďalších záujmov ochrany prírody, konzultovať so ŠOP SR;	Technické riešenie vedenia trasy diaľnice D3, predkladané v predmetnej SoH, sa snažilo v max. možnej miere odkloniť od chránených území (PP Kysucká brána, PR Rochovica, PR Brodnianka). Riešenie kritických úsekov stavby bolo priebežne konzultované so ŠOP SR. Rokovania so zástupcami ŠOP SR sa uskutočnili v priebehu spracovania dokumentácie na stavebné povolenie (16.8.2023, 14.11.2023) ako aj v rámci spracovania predkladanej správy o hodnotení (26.9.2023, 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	V rámci predkladanej SoH sa dopracovalo Primerané posúdenie pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (príloha č. 6 SoH, M. Zuskinová, 2023), ktoré bolo podkladom k tejto SoH a jeho závery sú interpretované v jednotlivých kapitolách správy. Súčasťou dokumentov sú požadované mapy so zobrazením problematických úsekov stavby. Primerané hodnotenie bolo vyhotovené autorizovanou osobou v

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia		
	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;	zmysle § 28a zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Záver z primeraného posúdenia sú v rámci SoH prevzaté v kap. C.III.7.1 Vplyvy na chránené, vzácne, ohrozené druhy a ich biotopy, C.III.9.2 Vplyvy na územia sústavy Natura 2000 a C.IV.2.6 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;	V rámci predkladanej SoH sa dopracovala Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (príloha č. 5 SoH, Mgr. M. Barlog, 2023) v zmysle platnej metodiky a legislatívy. Záver z inventarizácie biotopov sú v rámci SoH prevzaté v kap. C.III.7 Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy.
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;	V rámci predkladanej SoH sa dopracovala Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (príloha č. 5 SoH, Mgr. M. Barlog, 2023) v zmysle platnej metodiky a legislatívy. Súčasťou správy je aj nevyhnutná inventarizácia ekosystémov vrátane mapy so znázornením ekosystémov v dotknutom území.
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;	Zmierňujúce opatrenia sú v rámci SoH riešené 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;	Návrh rozsahu monitoringu je predmetom časti C.VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy tejto 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 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;	Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy je samostatnou prílohou predkladanej SoH (Príloha č. 8 SoH, Vodné Zdroje Slovakia s.r.o. Bratislava, 2023). Posúdenie je vypracované v zmysle Metodickéj príručky posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore (Výskumný ústav dopravný, 2018). Vplyv projektu na zmenu klímy a jej dopady je v rámci SoH prevzaté v kap. C.III.3 Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy.

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia		
2.2.9.	Zhodnotiť stret záujmov s osobitne chránenými objektmi v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.);	Stret záujmov s osobitne chránenými objektmi v krajine je v rámci SoH riešené v kap. <i>C.III.2.3 Vplyvy na osobitne chránené objekty v krajine (chránené ložiskové územie, dobývací priestor, ťažobné priestory nevyhradených surovín a pod.)</i> .
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;	V rámci predkladanej SoH sa vypracovalo Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. a podľa vyhlášky MZ SR č. 233/2014 Z.z. (príloha č. 2 SoH, Ing. J. Hamza, 2023) v zmysle platnej metodiky a legislatívy. Závery z tejto dokumentácie sú v rámci SoH prevzaté v kap. <i>C.III.1.8 Vplyv na verejné zdravie</i> .
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“);	Riziko kontaminácie pôdy a následne aj podzemnej vody pri havarijných situáciách je v rámci SoH riešené v kap. <i>C.III.5.2 Vplyvy na podzemné vody a C.III.6 Vplyvy na pôdu</i> .
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;	Opatrenia, ktoré plnia environmentálne ciele v zmysle vodného zákona, sú v rámci SoH riešené v kap. <i>C.IV.2.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd</i> .
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;	Riziká znečistenia podzemných vôd, zhoršenie ich kvality a ovplyvnenia výdatnosti využívaných vodných zdrojov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sú v rámci SoH riešené v kap. <i>C.III.5.2 Vplyvy na podzemné vody</i> .
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;	Vplyvy a riziká s ohľadom na ochranné pásma vodárenských zdrojov, pásma prírodných minerálnych zdrojov a prírodných liečivých zdrojov sú v rámci SoH riešené v kap. <i>C.III.5.2 Vplyvy na podzemné vody</i> .
2.2.15.	Analyzovať a vyhodnotiť riziko prívalového dažďa, navrhnúť spôsob riešenia dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb pre zmenu navrhovanej činnosti;	Riziko prívalového dažďa, spôsob riešenia dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb pre zmenu navrhovanej činnosti sú v rámci SoH riešené v kap. <i>C.III.5.1 Vplyvy na povrchové vody</i> .
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;	Technické riešenie vedenia trasy diaľnice D3, predkladané v predmetnej SoH, zohľadňuje a rešpektuje schválený záväzný dokument „Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkových povodiach SR“. 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;	Preventívne opatrenia, v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami, sú prevzaté do technického riešenia diaľnice D3.
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;	Požiadavka vypracovania a vyhodnotenia Primárneho posúdenia podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES je v súlade so zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách... v kompetencii Výskumného ústavu vodného hospodárstva. Kompletná projektová dokumentácia na stavebné povolenie a správa o hodnotení vplyvov bude v rámci stavebného konania predložená orgánu štátnej vodnej správy, ktorý v zmysle zákona požiada VÚVH o vykonanie primárneho posúdenia významnosti vplyvu realizácie navrhovanej stavby na stav útvarov

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia		
		povrchovej vody a stav útvarov podzemnej vody vo vzťahu k plneniu environmentálnych cieľov a vydanie stanoviska o potrebe posúdenia nového rozvojového projektu podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorý je transpozíciou čl. 4.7 rámcovej smernice o vode.
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. 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;	V rámci predkladanej SoH sa pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto dopracovali časti Hluková štúdia (príloha č. 4 SoH, Ing. A. Krokker, PhD., 2023) a Vibračná štúdia (príloha č. 3 SoH, INSL Martin s.r.o., 2023) a ich závery sú interpretované v jednotlivých kapitolách správy. Obe štúdie sú vypracované odborne spôsobilou osobou s oprávnením na vypracovanie hlukových štúdií. Závery z oboch štúdií sú v rámci SoH prevzaté v kap. C.III.1.1 Vplyvy hluku z dopravy na obyvateľstvo, C.III.1.3 Vplyv vibrácií z dopravy na obyvateľstvo a C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.
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);	Protihlukové opatrenia sú v rámci SoH riešené v kap. C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.
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;	V rámci predkladanej SoH sa pre úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto dopracovala Exhalačná štúdia (príloha č. 7 SoH, Ing. A. Krokker, PhD., 2023) a jej závery sú interpretované v kap. C.III.1.2 Vplyvy emisií z dopravy na obyvateľstvo a C.III.4 Vplyvy na ovzdušie.
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;	Dopravné stavby, ktoré sú podmieňujúce pre funkciu navrhovanej činnosti sú v rámci SoH riešené v kap. A.II.10 Popis technického a technologického 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;	Dopravné napojenie na existujúce cesty spolu s celkovou organizáciou dopravy (počas výstavby a počas prevádzky) je v rámci SoH riešené v kap. B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru a C.III.11.5 Vplyvy na dopravu. Grafické znázornenie je uvedené v jednotlivých kapitolách.
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;	Umiestnenie navrhovanej činnosti z pohľadu zásahov do pozemkov, na ktorých sú evidované environmentálne záťaže a hodnotenie vplyvu realizácie zmeny navrhovanej činnosti je v rámci SoH riešené v kap. C.III.2.1 Skládky, antropogénne navážky.
2.2.25.	Navrhnuť a rozpracovať riešenia výstavby mostov, spracovať riešenie prechodu ponad vodné toky,	Riešenie výstavby mostov, prechodu ponad vodné toky, hlboké záseky a zárezy je v rámci SoH riešené

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia		
	hlbokých zásekov a zárezov do svahov alebo morfológických vyvýšení;	v kap. A.II.10 <i>Popis technického a technologického riešenia</i> .
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;	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 je v rámci SoH riešené v kap. A.II.10 <i>Popis technického a technologického riešenia</i> .
2.2.27.	Opísať a znázorniť zabezpečenie prístupnosti vlastníkov na pozemky, ktoré budú pravdepodobne ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti a ich prístupnosť môže byť ovplyvnená;	Zabezpečenie prístupnosti vlastníkov na pozemky, ktoré budú pravdepodobne ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti je v rámci SoH riešené v kap. B.I.5 <i>Nároky na dopravu a inú infraštruktúru</i> .
2.2.28.	Vyhodnotiť potrebu stavebných materiálov (najmä stavebného kameňa) ako aj výzkosov stavebného kameňa zo zásahov do geologického prostredia s určením lokality (zdroja);	Potreba stavebných materiálov (najmä stavebného kameňa) je v rámci SoH riešená v kap. B.I.3 <i>Suroviny</i> .
2.2.29.	Popísať a vyhodnotiť spôsob využitia, umiestnenie dočasných depónií výkopyvej zeminy, stavebného materiálu a stavebných dvorov, predpokladané komunikácie, po ktorých bude zabezpečený ich prevoz a zdroj stavebného materiálu;	Spôsob využitia, umiestnenie dočasných depónií výkopyvej zeminy, stavebného materiálu a stavebných dvorov, predpokladané komunikácie, po ktorých bude zabezpečený prevoz a zdroj stavebného materiálu sú v rámci SoH riešené v kap. B.I.3 <i>Suroviny a B.I.5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru</i> .
2.2.30.	Navrhnuť zhromaždiská nebezpečného odpadu, ktorý bude vznikať jednak pri výstavbe a následne pri jej prevádzke;	Zhromaždiská nebezpečného odpadu, ktorý bude vznikať pri výstavbe i prevádzke sú v rámci SoH riešené v kap. B.II.3 <i>Odpady</i> .
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 podlažia;	Zhromaždiská znečistených zemín a spôsob nakladania s nimi sú v rámci SoH riešené v kap. B.II.3 <i>Odpady</i> .
2.2.32.	Zhodnotiť kumulatívne vplyvy s ďalšími projektmi (existujúcimi aj plánovanými);	Kumulatívne vplyvy sú v rámci SoH riešené v kap. C.III.16 <i>Kumulatívne vplyvy diaľnice D3</i> .
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.	Písomne vyhodnotiť splnenia alebo nesplnenie všetkých pripomienok k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia sú v rámci SoH riešené v kap. C.X.4 <i>Plnenie podmienok rozsahu hodnotenia</i> .

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti (DOPRAVOPROJEKT a.s., 02/2021) boli podľa zákona o posudzovaní vplyvov doručené na MŽP SR nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

- 1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvár vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina,** list č.18606/2021/ÚVHR/34583 zo dňa 19. 03. 2021 vo svojom stanovisku uviedlo, cit.: „S predloženou dokumentáciou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ sa nesúhlasí.
Návrh opatrení pre ochranu územia v rámci celého úseku „D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto“ (okrem časti úseku D3 km 16,880 po km 19,280) vychádza z hlukovej štúdie z roku 2012, ktorej závery považujeme vzhľadom na dlhý časový odstup od jej spracovania za neaktuálne. Vychádzajúc z hore uvedených skutočností, žiadame, aby bola dokumentácia pre posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti, resp. dokumentácia pre ďalší stupeň projektovej prípravy stavby „D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto“ doplnená o aktualizovanú hlukovú štúdiu (pre celý stavebný úsek D3) spracovanú v súlade s požiadavkami aktuálne platnej legislatívy. Zároveň žiadame, aby na základe analýzy výsledkov aktualizovanej hlukovej štúdie bola dokumentácia dopracovaná o návrhy opatrení na ochranu obyvateľstva pred hlukom v súvisiacom životnom prostredí.“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky dotknutého orgánu. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Stanovisko spracovateľa SoH: Súčasťou predkladanej SoH je aktualizovaná hluková štúdia, ktorá je doložená v prílohovej časti (Príloha č. 4 SoH – kap. 7. Návrh protihlukových opatrení). Na základe jej záverov sa navrhli protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien (D.7 Protihlukové steny a clony proti oslneniu z DSP (DOPRAVOPROJEKT, 2023)) a protihlukové opatrenia na budovách (SO 312 – z DSP (DOPRAVOPROJEKT, 2023)).

2. **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 vo svojom stanovisku uviedlo, cit.: „Spracovateľ oznámenia o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto upozornil, že pre celý úsek stavby bude potrebné vypracovať chýbajúce alebo aktualizovať pôvodné dokumenty, ktoré boli spracované v predchádzajúcom období len pre tú časť trasy diaľnice, kde došlo k zmene výškového vedenia. Taktiež bude potrebné zohľadniť časový odstup, zmeny legislatívy a metodiky spracovania prieskumov (inventarizácia a spoločenské ohodnotenie, primerané posúdenie vplyvov na sústavu Natura 2000, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy, posúdenie podľa Rámcovej smernice o vodách). Na základe aktuálnych dopravno-inžinierskych vstupov by mal byť posúdený aj kumulatívny účinok diaľnice D3 a cesty I/11 v Novej hlukovej a exhalačnej štúdii. Po oboznámení sa s predloženým oznámením o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto nemáme z koncepcného hľadiska v zmysle kompetencií oddelenia cestného hospodárstva, odboru cestnej infraštruktúry sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy a výstavby SR k predmetnému oznámeniu pripomienky.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky rezortného orgánu. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky, týkajúce sa aktualizácie dokumentácie, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Stanovisko spracovateľa SoH: technickým podkladom predkladanej SoH je aktuálna dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 2023), ktorej súčasťou sú všetky potrebné štúdie a prieskumy vypracované podľa aktuálne platnej legislatívy odborne spôsobilými osobami v danej oblasti. Zároveň sa aj v rámci SoH spracovávali dopĺňajúce štúdie a prieskumy, ktoré sú uvedené v prílohovej časti (Prílohy č. 2-9 SoH). V rámci DSP (2023) boli zapracované všetky relevantné pripomienky k predmetnej stavbe.

3. **Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline**, list č. KRHZ-ZA2021/000033-005 zo dňa 10. 03. 2021 vo svojom stanovisku uvádza: Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline ako dotknutý orgán podľa § 3 písm. p) zákona o posudzovaní vplyvov po preštudovaní oznámenia o zmene navrhovanej činnosti pre stavbu „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ z hľadiska ochrany pred požiarom nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

4. **Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline**, listom č. A/2021/00556-HŽPZ zo dňa 16. 03. 2021 súhlasí s oznámením o zmene navrhovanej činnosti a vo svojom stanovisku ďalej uviedol, cit.: „Účinnosť navrhovaných protihlukových stien a detailné miesta osadenia budú predmetom posudzovania v jednotlivých fázach návrhov projektových dokumentácií. Navrhovaná stavba vyhovuje požiadavkám zákona NR SR č.355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

5. 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 uviedlo, že si k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyžiadalo stanovisko od Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“). Po preštudovaní oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, ako aj na základe stanoviska ŠOP SR, dáva nasledovné stanovisko, cit.: „Väčšina územia, v ktorom je umiestnená trasa diaľnice D3, sa nachádza v prvom stupni ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto prechádza v blízkosti maloplošných chránených území PR Brodnianka, PR Rochovica a PP Kysucká brána. Navrhovanou stavbou preložky cesty I/11 dôjde k zásahu do chráneného územia s piatym stupňom ochrany a jeho ochranného pásma, kde platí tretí stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. Najbližšie územie európskej sústavy chránených území Natura 2000 je územie európskeho významu SKUEV0834 Ľadonhora, ktoré bolo do zoznamu území európskeho významu zahrnuté v roku 2017 a nachádza sa približne 2,5 km východne od trasy D3. Z prvkov ÚSES sú dotknuté NRBc 3 Ľadonhora – Brodnianka, NRBk 2 rieka Kysuca, NRBk 3c Škorča – Tábor – Skačkova hora – Obelec a genofondové lokality Rochovica, Brodnianka, Kysuca, Lužný les pri Rudinke, Medzi Vreťmi, Aluviálne porasty pod Škorčou.

K predloženému oznámeniu o zmene „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ máme nasledovné pripomienky:

- V čase predloženia oznámenia o zmene nie sú aktualizované viaceré dokumentácie s možným dosahom na samotný výsledok posudzovania vplyvov. V závere oznámenia o zmene to konštatujú aj jeho autori, keď uvádzajú: „Niektoré prieskumy a štúdie boli aktualizované v roku 2007 a v súčasnosti už nie sú výpovedné, nakoľko sa zmenili vstupné údaje, legislatíva, alebo metodika spracovania prieskumov (hluková a exhalačná štúdia, inventarizácia drevín rastúcich mimo les, inventarizácia biotopov európskeho a národného významu). Niektoré prieskumy a štúdie sa v tom čase vôbec nerealizovali, alebo boli neskôr vypracované len pre časť stavby (primerané posúdenie, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy, posúdenie podľa Smernice o vodách).“
- V oznámení absentuje zapracovanie podmienok uvedených v záverečnom stanovisku MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj z 13. 04. 2018. Viaceré podmienky týkajúce sa záujmov ochrany prírody nie sú zapracované ani v zmene DÚR, ktorá je podkladom pre predložené oznámenie o zmene. Autori predloženého oznámenia o zmene neodôvodňujú, prečo v úseku zmeny výškového vedenia v km 16,880 – 19,280 sa vegetačné úpravy nebudú realizovať. V zmene DÚR sa pritom vegetačné úpravy spomínajú.
- Oznámenie o zmene sa miestami odlišuje od dokumentácie zmeny DÚR Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km 16,880 – 19,280 (DOPRAVOPROJEKT, a. s., Bratislava, apríl 2020), ku ktorej sa vyjadruje ŠOP SR. Keďže zmena DÚR je podkladom pre oznámenie o zmene, požadujeme odlišnosti odstrániť a akceptovať pripomienky ŠOP SR k zmene DÚR ako podrobnejšej dokumentácii uvedené stanovisku ŠOP SR č. ŠOP SR/ 293-012/2021.

Na základe vyššie uvedeného požadujeme pokračovať v procese posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ vypracovaním správy o hodnotení, v ktorej požadujeme odstrániť vyššie uvedené nedostatky.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky dotknutého orgánu. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky, týkajúce sa aktualizácie dokumentácie, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Stanovisko spracovateľa SoH: technickým podkladom predkladanej SoH je v súčasnosti spracovávaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 2023), ktorej súčasťou sú všetky potrebné štúdie a prieskumy

vypracované podľa aktuálne platnej legislatívy odborne spôsobilými osobami v danej oblasti. Zároveň sa aj v rámci SoH spracovávali doplňujúce štúdie a prieskumy, ktoré sú uvedené v prílohovej časti (Príloha č.2-9). V rámci DSP (2023) boli zapracované všetky relevantné pripomienky k predmetnej stavbe. V úseku diaľnice D3 v km 16,880 – 19,280 budú vegetačné úpravy (SO 032) realizované v obmedzenej miere, nakoľko väčšia časť tohto úseku je vedená mostnými objektami (SO 233, 237, 247).

6. 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 správy vo svojom stanovisku uviedlo, cit.: „K spracovaniu kapitol týkajúcich sa geologickej problematiky uvádzame nasledovné:

Upozorňujeme na otázku zabezpečenia ochrany prírodnej pamiatky Kysucká brána, kde sa v ľavobrežnej časti rieky Kysuca plánuje, pre súbeh s diaľnicou D3, realizovať preložka cesty I/11. Predkladaný zámer eviduje, že navrhovanou stavbou preložky dochádza k zásahu do chráneného územia s 5. stupňom ochrany a výstavba si vyžiada mimoriadne citlivý prístup... Považujeme za potrebné poukázať na skutočnosť, že chránené paleontologické nálezisko jursko-spodnokriedových vrstiev kysuckej jednotky bradlového pásma vystupuje v pásme obnaženom pozdĺž V-Z (VZV-ZJZ) tektonických línií, ktoré sa križujú s mladšími S-J aj SZJV zlomovými poruchami. Pri zásahu do skalného masívu nie sú vylúčené komplikácie v podobe blokovej nestability hornín, čo vyvolá potrebu ochranných opatrení, ktoré môžu znehodnocovať vizuálny vnem, vecný význam, ale aj prístupové možnosti k danej prírodnej pamiatke. Odporúčame konkretizovať predpokladané stavebno-technické zásahy pri výstavbe cestnej preložky v tomto úseku.

Seizmicita územia pre stavebné účely sa v súčasnosti posudzuje podľa normy STN EN 1998-1 Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť, Časť1: Všeobecné pravidlá, seizmické zaťaženia a pravidlá pre budovy; STN EN 1998-1/NA/Z1 Národná príloha Zmena 1 a STN EN 1998-1/NA/Z2 Národná príloha Zmeny 2. V súčasnosti sa na hodnotenie makroseizmickej intenzity územia namiesto stupnice MSK-64 používa stupnica EMS-98. Tieto údaje je potrebné v kapitole III.6.3 aktualizovať.

V záujmovom území je podľa priloženej mapy zaregistrovaný výskyt aktívneho zosuvu, potenciálneho zosuvu a stabilizovaného zosuvu. Nestabilné je aj bezprostredné okolie zaregistrovaných svahových deformácií. Hodnotené územie patrí do rajónu potenciálne nestabilných až nestabilných území. Územie je citlivé na väčšie antropogénne zásahy.

Orgány územného plánovania sú podľa § 20 ods. 1 geologického zákona povinné v textovej a grafickej časti územnoplánovacej dokumentácie zohľadniť výsledky geologických prác, v konkrétnom prípade výsledky inžinierskogeologického prieskumu spracované v záverečnej správe: Atlas máp stability svahov SR v M 1 : 50 000 (Šimeková, Martinčeková a kol., 2006), ktorý je prístupný na mapovom serveri Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra Bratislava. Svahové deformácie v predmetnom území negatívne ovplyvňujú možnosti využitia územia pre stavebné účely.

Podľa § 20 ods. 3 geologického zákona ministerstvo vymedzuje ako riziko stavebného využitia územia výskyt aktívnych, potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií. Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.

Pravdepodobné environmentálne záťaže a potvrdené environmentálne záťaže v území môžu negatívne ovplyvniť možnosti jeho ďalšieho využitia.

Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnych záťaží s vysokou prioritou riešenia (hodnota $K \geq 65$ podľa klasifikácie environmentálnej záťaže v Informačnom systéme environmentálnych záťaží) je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia. Existencia environmentálnych záťaží, v blízkosti záujmového územia je vyznačená v prílohe „Výpis z registra environmentálnych záťaží“. Podľa oznámenia

Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra (ďalej len „ŠGÚDŠ“) v Bratislave je v záujmovom území evidované ložisko nevyhradeného nerastu (LNN), skládky odpadov a zosuvy tak, ako je to znázornené v mapovej prílohe v mierke 1:50 000, územie spadá do nízkeho až stredného radónového rizika.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

Stanovisko spracovateľa SoH: Poskytnuté informácie sa premietli do príslušných kapitol predkladanej Správy o hodnotení vplyvov – kap. C.II.2 Geologické pomery, C.III.2 Vplyvy na horninové prostredie a ich podkapitoly.

7. **Mesto Kysucké Nové Mesto**, list č. MsÚ-373/2021/03-Ku-01 zo dňa 22. 03. 2021 vo svojom stanovisku uviedlo, cit.: „Mesto Kysucké Nové Mesto nebude mať námietky k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“, nakoľko trasa Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je v súlade so schváleným Územným plánom mesta (vrátane zmien a doplnkov).“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko dotknutej obce na vedomie.

8. **Obec Rudinka**, list č. 69/2021 zo dňa 23. 03. 2021, doručený dňa 29. 03. 2021 v prípade realizácie navrhovanej činnosti požaduje, cit.: „
- dodržiavanie opatrení proti zvýšenej prašnosti, znečisteniu a hluku;
 - dôsledné a zodpovedné posúdenie v rámci hlukovej štúdie úroveň hlukového zaťaženia priestoru Kysuckej brány. Žiadame prijať adekvátne opatrenia na elimináciu hluku v tomto priestore (aj napríklad použitie nízkohlukového asfaltu, ak to štúdia potvrdí). Zvuky z dnešnej dopravy (cesta III/2095, cesta I/11, železnica) v Kysuckej bráne počuť na vrchole kopca Rochovice rovnako intenzívne ako priamo pri ceste I/11. Výškové pomery diaľnice, jej umiestnenie v stiesnenom priestore medzi dvoma kopcami znásobujú hlukové zaťaženie okolia;
 - zabezpečenie pasportu povrchu krytu na ceste III/2095 pred začiatkom a po skončení výstavby pre celý intravilán obce, vrátane prístupových komunikácií (parcela KNC – 673/2 a KN – C 689) k SO 140-00;
 - obnovu krytu komunikácií, ak dôjde počas výstavby k prejazdom ťažkej nákladnej techniky po intraviláne obce Rudinka.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky dotknutej obce. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky, týkajúce sa hlukových pomerov v území, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov. V rámci správy o hodnotení bude potrebné doložiť aktuálnu hlukovú štúdiu a na jej základe navrhnúť protihlukové opatrenia.

Stanovisko spracovateľa SoH: Poskytnuté informácie sa premietli do príslušných kapitol predkladanej Správy o hodnotení vplyvov – kap. C.III.1 Vplyvy na obyvateľstvo, C.III.11. 4. Vplyvy na sídla, C.IV.2.4 Opatrenia na ochranu ovzdušia, C.IV.2.5 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.

9. **Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, list č. OUZA- OCDPK-2021/015689/2/BIL zo dňa 15. 02. 2021 vo svojom stanovisku uviedol, cit.: „Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií nemá zásadné pripomienky k zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Bratislava. Z hľadiska nami sledovaných záujmov požadujeme v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie vo vzťahu k dotknutým cestám I., II. a III. tried dôsledné rešpektovanie stanovísk správcov predmetných komunikácií, to zn. Slovenskej správy ciest, resp. Správy ciest Žilinského samosprávneho kraja, ako aj KR PZ KDI Žilina.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky dotknutého orgánu. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky, týkajúce sa aktualizácie dokumentácie budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Stanovisko spracovateľa SoH: Informácie ohľadne ciest I. až III. triedy sú spracované v príslušných kapitolách predkladanej Správy o hodnotení vplyvov – kap. B.I.5. Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, C.III.11. 4. Vplyvy na sídla, C.III.1 Vplyvy na dopravu.

10. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000485-002 zo dňa 12. 03. 2021 vo svojom stanovisku uviedol, cit.: „Spôsob nakladania so vzniknutým odpadom musí byť uskutočnený v súlade s platnou legislatívou odpadového hospodárstva. A to najmä zo zreteľom na zachovanie hierarchie v odpadovom hospodárstve (t. j. prednostné zabezpečenie prípravy na opätovné použitie, recyklácia alebo iné zhodnotenie, až následne, ak sa predchádzajúce nakladanie nedá zabezpečiť, zabezpečí sa zneškodnenie vzniknutého odpadu). Ďalej sa odpady vznikajúce pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií musia materiálovo zhodnotiť opäť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR ako príslušný orgán rozhodlo, že sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Navrhovateľ je povinný uvedené pripomienky týkajúce sa legislatívy odpadového hospodárstva zohľadniť pri príprave a realizácii zmeny navrhovanej činnosti. MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

Stanovisko spracovateľa SoH: Spôsob nakladania s odpadmi a ich ďalšie zhodnotenie sú riešené v príslušných kapitolách predkladanej Správy o hodnotení vplyvov – kap. B.II.3. Odpady, C.III.2. 3. Sklady, antropogénne návažky.

11. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000482-005 zo dňa 08. 04. 2021 uviedol, cit.: „V stanovisku Správy CHKO Kysuce č. CHKOKY/116/001/2021/PD,ZV zo dňa 02. 03. 2021 je uvedené Hodnotenie z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

Zájmové územie sa nachádza v území, kde platí podľa zákona NR SR č. 543/ 2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov prvý stupeň ochrany prírody. Podľa RÚSES v riešenom úseku trasovania diaľnice D3 sa nachádza a paralelne s ňou prebieha nadregionálny biokoridor NRBk rieka Kysuca. Celý tok Kysuce tvorí špecifický hydrický ekosystém jednotného ekologického kontinua, na ktorý sa viažu nielen hydrické, ale i terestrické spoločenstvá. Sieť prvkov ekologickej stability v území dopĺňa miestny biokoridor (MBk) Vadičovský potok, ktorý je označovaný aj ako regionálny biokoridor (RBk, v správe o hodnotení ho vzhľadom na jeho priestorové parametre označujeme ako biokoridor miestneho významu) a genofondová lokalita Lužný les pri Rudinke. K ekostabilizačným prvkom patrí aj lesný porast pri Kamencoch. (ÚP mesta Kysucké Nové Mesto, 2016). V línii brehovej vegetácie boli mapované biotopy Br 6 Brehové porasty deväťsilov. Fragmenty biotopov Ls 1.2 Dubovobrestovo jaseňové nížinné lužné lesy, Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, z nelesných Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek sú do veľkej miery negatívne ovplyvnené výskytom invázných druhov drevín a rastlín (Pietorová 2017). Trasovanie diaľnice D3 v danom, riešenom úseku sa nachádza mimo území európskeho významu Natura 2000.

Návrh riešenia:

Správa CHKO Kysuce odporúča doplniť zmenu dokumentácie pre územné rozhodnutie diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km 16,880 – 19,280: Akceptovať pripomienky Správy CHKO Kysuce zo stanoviska č. CHKOKY/408_001/2017_PD_EP, ktoré súvisia s týmto úsekom a týkajú sa povrchového variantu.

Pripomienky (z uvedeného stanoviska):

1. Požiadavka (4.odrážka Pripomienok) bola uvedená aj v našom stanovisku z roku 2017. V trase navrhovanej stavby sa nevyskytujú biotopy európskeho alebo biotopy národného významu.“ (Barlog 2019). Toto konštatovanie je uvedené zrejme kvôli výskytu inváznych druhov drevín a rastlín. Pri mapovaní biotopov v roku 2017 (Ružičková, Pauditšová) v tomto území biotopy vymapovali, sú k tomu aj formuláre, kde je síce uvedený výskyt inváznych druhov drevín, ale len 5 %, čo je podľa metodického pokynu „Mapovanie lesných biotopov“ (2013) v biotope Ls 1.3-Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, ktorý sa tam nachádza prípustné. Nie je tam, ale uvedený percentuálny podiel inváznych rastlín. Takisto, čo sa týka biotopu Ls1.2 - Dubovo-brestovo jaseňové nížinné lužné lesy, je prípustný výskyt inváznych druhov drevín 20%, pričom vo formulári je uvedený podiel inváznych druhov drevín len 5%. Keďže momentálne v zimnom období sa invázne druhy nedajú spoľahlivo zistiť, vychádzame z mapovania z roku 2017 (Ružičková, Pauditšová), kde sú k dispozícii formuláre s uvedením jednotlivých druhov aj s pokryvnosťou aj s percentuálnym podielom inváznych druhov (iba drevín). Podľa % zastúpenia inváznych druhov drevín je ich možné považovať za biotopy. Percento inváznych druhov rastlín, ale nie je uvedené, preto nevieme zistiť, či sú biotopy v stave B-dobrý, alebo v stave C-narušený. V stave D-nevyhovujúci podľa pokryvnosti a prítomnosti druhov uvedených vo formulároch nie sú. Aj keby boli v stave C, stále je možné uvádzať ich ako biotopy. Čo sa týka nelesných biotopov v Katalógu biotopov Slovenska (2002) pre nelesný biotop Kr9 - Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek nie je uvedené, že prítomnosť inváznych druhov znamená, že sa to nedá považovať za biotop, navyše reprezentatívnosť biotopu a stav zachovania sú v roku 2017 hodnotené písmenom B-dobrý. V inundáciách väčších tokov aj Metodika mapovania lesných biotopov pripúšťa rôzne percentuálne zastúpenie inváznych druhov, pričom tieto biotopy sa často vyskytujú súčasne. Vo formulári Biotopy Br6 - Brehové porasty devätsilov vôbec nie je uvedená prítomnosť inváznych druhov. Keďže minimálne dva nelesné biotopy boli v roku 2017 vymapované v priaznivom stave (B) a ďalšie dva lesné zrejme v stave (C) stále je možné uvádzať ich ako chránené biotopy v stave B, alebo C. Požadujeme v inventarizácii biotopov, ktorá je plánovaná v dokumentácii pre stavebné povolenie zhodnotiť mapovania z roku 2017 aj z roku 2019 a uviesť percentá výskytu inváznych druhov drevín aj bylín, prípadne aj prečo v roku 2017 je uvedené, že žiadne biotopy tam nie sú a formuláre pre mapovanie nelesných biotopov tvrdia opak. Dôležité je správne zvoliť termín na inventarizáciu biotopov, ideálne letné obdobie, nakoľko je po vegetačnom období na jeseň, alebo na jar nemožné určiť správne druhové zloženie biotopov, pokryvnosť a hlavne prítomnosť inváznych druhov rastlín.

Stanovisko spracovateľa SoH: V roku 2023 bola v rámci spracovania projektovej dokumentácie DSP/DRS na stavbu D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) vypracovaná aktuálna inventarizácia biotopov európskeho a národného významu v súlade s predpísanými metodikami ŠOP SR. Výsledky tejto inventarizácie sú súčasťou prílohy k predkladanej správe o hodnotení (Príloha č. 5 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu a mokradí) a výsledky prieskumu boli podkladom pre spracovanie príslušných kapitol predkladanej správy (C.II.7.3.2. Biotopy chránené v zmysle zákona o OPAK, C.III.7 Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy).

2. Invázne druhy, ktoré boli zistené v rámci mapovania biotopov odporúčame riešiť v nadväznosti na inventarizáciu drevín (vrátane manipulačných priestorov) s návrhom opatrení na zamedzenie šírenia do okolia počas prípravy staveniska a zemných prác (odstránenie nadzemnej biomasy pred obdobím kvitnutia druhov, odstránenie koreňového systému – pri sústredenom výskyte ako nebezpečný odpad, dôsledné dodržanie schválených skládok výkopového materiálu).

Stanovisko spracovateľa SoH: Výskyt druhov a rozsah rozšírenia inváznych druhov bol hodnotený v rámci inventarizácie biotopov a inventarizácie drevín k projektovej dokumentácii DSP/DRS. Odporúčanie ŠOP SR bolo prenesené do príslušných kapitol predkladanej správy (C.IV.2.6 Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu diaľnice D3 na biotu).

3. Monitoring bioty hlavne rýb, raka riečneho, obojživelníkov a vtáctva, z botaniky najmä invázných druhov rastlín, realizovať počas výstavby i po nej, každoročne minimálne v období 5 rokov po kolaudácii stavby. Pri monitoringu fauny sa zamerať na populačné zmeny a porovnanie habitatov bez zásahu a so zásahmi (hlavne ryby a rak) a mortalitu zveri počas prevádzky diaľnice. Bližšie sa vyjadríme po predložení návrhu monitoringu.

Stanovisko spracovateľa SoH: Odporúčanie ŠOP SR je zohľadnené v časti M01 Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky ŽP (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023)

4. Zachovať pás drevín medzi tokom Kysuca a diaľnicou (estakádou), aby zostala aspoň čiastočne zachovaná funkcia koridoru rieky pre živočíchy a brehové porasty mohli plniť svoju nezastupiteľnú funkciu. Existujúce dreviny mimo územného priemetu diaľnice (estakády) požadujeme zachovať. V predloženej dokumentácii nie je odôvodnené, prečo je navrhnutý výrub drevín v rozsahu značne prevyšujúcom územný priemet nadzemných častí diaľnice (estakády).

Stanovisko spracovateľa SoH: S výrubom drevín sa počíta v rozsahu trvalého, dočasného a ročného záberu stavby. Dočasný záber stavby predstavujú aj manipulačné pásy po okrajoch trvalého záberu stavby. Tento je nevyhnutný napríklad v prípade výstavby mostných objektov.

Nové pripomienky:

5. Vo výsadbe požadujeme použiť druhy drevín, ktoré sú totožné s biotopmi Ls 1.3, prípadne Ls 1.2.: *Alnus glutinosa*, *Alnus incana*, *Acer pseudoplatanus*, *Acer campestre*, *Tilia platyphyllos*, *Fraxinus excelsior*, *Salix fragilis*, *Salix purpurea*, *Salix alba*, *Quercus robur*, *Ulmus glabra*, *Ulmus laevis*, *Sorbus aucuparia*, *Viburnum opulus*, *Corylus avellana*.

Stanovisko spracovateľa SoH: V projektoch vegetačných úprav diaľnice D3, cesty I/11 a objektov ekoduktov sa uvažuje s výsadbou výlučne domácich druhov drevín, uvedená druhová skladba bola využitá aj v návrhu objektov vegetačných úprav v rámci projektovej dokumentácie DSP/DRS (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023, SO 032, 035, 037 a 038)

6. Nesúhlasíme s umiestnením stavebného dvora (zariadenia staveniska) ZS 18 v km 19,180 vľavo, medzi riekou Kysucou a jej pravostrannou hrádzou, takéto zariadenia sa majú umiestňovať prednostne do antropogénne zmenených území.

Stanovisko spracovateľa SoH: V uvedenej lokalite podľa projektovej dokumentácie DSP/DRS (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) nie je umiestnené zariadenie staveniska.

7. Strana 6 dokumentácie A0102. Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v záverečnom stanovisku MŽP SR, upraviť nasledovne: 3.29 V prípade nálezu lokality obojživelníkov, ktorá môže byť pri výstavbe zničená, je potrebné bezodkladne informovať Správu CHKO Kysuce, vykonať záchranný odchyt a premiestnenie populácie, alebo vývojových štádií obojživelníkov na najbližšiu vhodnú lokalitu.

Stanovisko spracovateľa SoH: Pripomienka je zapracovaná v časti PD A03 Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní alebo v záverečnom stanovisku MŽP SR (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).

8. Zmierňujúce opatrenia v predloženej DÚR (kap. 7.3.) sú nekonkrétne a nevyhodnotiteľné, ani len nie sú totožné s opatreniami uvedenými v záverečnom stanovisku. Väčšina zo zmierňujúcich opatrení je prakticky vymenovaná ako kompenzácie, zmierňujúce opatrenia na záujmy OPaK absentujú.

Stanovisko spracovateľa SoH: V predkladanej správe o hodnotení sú zmierňujúce opatrenia popísané v dostatočnej podrobnosti.

Absentuje monitoring zložiek životného prostredia pred výstavbou D3 podľa Projektu monitoringu vplyvu stavby na ŽP (príloha K.1) avizovaný v odporúčanom postupe stavebných prác. K absentujúcim prílohám týkajúcich sa vegetačných úprav a návrhu monitoringu sa budeme môcť vyjadriť až po ich predložení.

Stanovisko spracovateľa SoH: Súčasťou projektovej dokumentácie D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023 je aj časť M01 Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky ŽP. Časti sú prevzaté do predkladanej správy o hodnotení.

9. Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v záverečnom stanovisku MŽP SR je málo konkrétne, považujeme za potrebné ho doplniť.

Stanovisko spracovateľa SoH: Súčasťou PD D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023 je časť A03 Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní alebo v záverečnom stanovisku MŽP SR.

K predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (nezapracované podmienky):

- „3.11 Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch. *Stanovisko spracovateľa SoH: Vegetačné úpravy budú navrhnuté v súlade s platnými technickými predpismi na plochách trvalého záberu stavby. Plochy dočasných záberov na poľnohospodárskych a lesných pozemkoch budú po výstavbe zrekultivované. Plochy dočasných záberov na ostatných pozemkoch mimo spevnených plôch budú zatravnené, v priemete mostov spevnené štrkom.*“

Pripomienka: Návrh vegetačných úprav nie je priložený. Stanovisko spracovateľa SoH: V stupni DÚR sa situácia vegetačných úprav bežne neprikladá, technické riešenie objektov vegetačných úprav bolo súčasťou technickej správy stavby.

- „3.20 Práce vo vodnom toku orientovať mimo doby neresu rýb a vývoja ikier/lariev. *Stanovisko spracovateľa SoH: Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Obdobie neresu závisí od konkrétneho druhu ryby. Pri druhoch rýb európskeho významu, ktoré sa vyskytujú v území je to úhrnné obdobie od marca do júla.*“

Pripomienka: Vymedzené obdobie má byť uvedené v orientačnom harmonograme výstavby, tam však absentuje podobne ako výrub drevín. Požadujeme ho uviesť. Stanovisko spracovateľa SoH: Požiadavky boli zapracované do PD D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023, časti Q. Návrh projektu organizácie výstavby

- „3.29 V prípade nálezu lokality obojživelníkov, ktorá môže byť pri výstavbe zničená, je potrebné vykonať záchranný odchyt a premiestnenie populácie obojživelníkov na najbližšiu vhodnú lokalitu.

Ako možné lokality výskytu obojživelníkov boli v Migračnej štúdii identifikované najmä samotné vodné toky a koridory popri nich a periodické mláky. Počas výstavby bude na stavbe prítomný environmentálny dozor stavby. V prípade, že sa zistí koncentrovaný výskyt obojživelníkov, vykoná sa záchranný odchyt a premiestnenie na vhodnú lokalitu.“

- Medzi zmierňujúce opatrenia zaradiť: „V prípade nálezu lokality obojživelníkov, ktorá môže byť pri výstavbe zničená, je potrebné bezodkladne informovať Správu CHKO Kysuce, vykonať záchranný odchyt a premiestnenie populácie, alebo vývojových štádií obojživelníkov na najbližšiu vhodnú lokalitu.“ *Stanovisko spracovateľa SoH: Pripomienka je zapracovaná v časti PD A03 Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní alebo v záverečnom stanovisku MŽP SR (D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP/DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023).*„

- 3.57 V rámci projektovej prípravy predložiť vypracovaný projekt sadových úprav na posúdenie príslušnému orgánu štátnej správy. *Stanovisko spracovateľa SoH: Objekt vegetačných úprav je súčasťou projektovej dokumentácie DÚR, ktorá ako celok bude predložená príslušnému orgánu štátnej správy. Vegetačné úpravy budú vypracované v súlade s platnými technickými podmienkami – TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách (04/2010) a TKP25 Vegetačné úpravy (10/2012) na plochách trvalého záberu stavby.*“

Pripomienka: Ak sú vegetačné úpravy súčasťou DÚR, mali nám byť predložené. Stanovisko spracovateľa SoH: vid' bod 3.11

Stanovisko spracovateľa SoH: Vegetačné úpravy sú v rámci PD DSP (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2023) riešené v stavebných objektoch SO032, SO035, SO037 a SO038) na plochách trvalých záberov stavby.

Zo stanoviska Správy NP Malá Fatra č. NPMF/125/2021 zo dňa 25. marca 2021: v hodnotení z hľadiska ochrany a prírody uvádzajú, že predmetné územie patrí pod územnú pôsobnosť Správy CHKO Kysuce, kde platí v zmysle platnej legislatívy 2. stupeň ochrany. V zdôvodnení uvádzajú, že nakoľko predkladaný úsek nespadá pod územnú pôsobnosť Správy NP Malá Fatra, ale pod Správu CHKO Kysuce, nemôžu sa k predmetnej výstavbe objektívne vyjadriť. Na základe vyššie uvedeného je potrebné pokračovať v procese posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ vypracovaním správy o hodnotení, alebo predložiť nové dopracované oznámenie o zmene navrhovanej činnosti.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR akceptuje pripomienky dotknutého orgánu. MŽP SR na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Uvedené pripomienky, týkajúce sa aktualizácie dokumentácie budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Stanovisko spracovateľa SoH: Požiadavky CHKO Kysuce sa premietli do bodov v kap. 2.2.1.-2.2.33. Špecifických požiadaviek Rozsahu hodnotenia a spôsob ich riešenia, resp. odkaz na časť SoH, v ktorej je problematika riešená, je uvedený v tabuľke vyššie.

12. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000489-002 zo dňa 22. 03. 2021 vo svojom stanovisku uviedol, cit.: „Navrhovaná činnosť bude mať nepriaznivý vplyv na ovzdušie hlavne pri výstavbe, preto pre zabezpečenie ochrany ovzdušia bude orgán štátnej správy ochrany ovzdušia v ďalších stupňoch povoľovania (územné/stavebné povolenie) požadovať v príslušných projektových dokumentáciách podrobné údaje o opatreniach na zabezpečenie všeobecných technických požiadaviek a všeobecných podmienok prevádzkovania stacionárnych zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky, ustanovených v predpisoch ochrany ovzdušia“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR ako príslušný orgán rozhodlo, že sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Navrhovateľ je povinný uvedené pripomienky zohľadniť pri príprave a realizácii zmeny navrhovanej činnosti. Uvedené pripomienky, týkajúce sa rozptylových pomerov v území, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov. V rámci správy o hodnotení bude potrebné doložiť aktuálnu rozptylovú štúdiu a na jej základe navrhnúť príslušné opatrenia na ochranu ovzdušia.

Stanovisko spracovateľa SoH: V rámci predmetnej správy o hodnotení (kap. C.IV.2.4. Opatrenia na ochranu ovzdušia) a spracovávanej dokumentácie na stavebné konanie (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava 2023) sa vypracovala aktuálna exhalčná štúdia (viď prílohová časť č. 7 SoH) a na základe jej záverov sa navrhli príslušné opatrenia na ochranu ovzdušia.

13. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-KM-OSZP-2021/000504-002 zo dňa 19. 03. 2021 vo svojom stanovisku uviedol, cit.: „Predmetná stavba je z hľadiska ochrany vodných pomerov možná za splnenia nasledovných podmienok:

- Pred vydaním stavebného povolenia stavebník požiada vodohospodársky orgán o povolenie na osobitné užívanie vôd v súlade s § 21 ods. 2 vodného zákona;
- Pred stavebným konaním požiadať vodohospodársky orgán o súhlas podľa § 27 zákona č. 364/2004 Z. z. vodného zákona na uskutočnenie, zmenu stavieb a zariadení alebo na činnosti, ktoré môžu ovplyvniť stav povrchových a podzemných vôd - stavby vo vodách, na pobrežných pozemkoch, v ochranných pásmach vodárenských zdrojov, sklady, nádrže a skládky znečisťujúcich látok;

- Pri uskladnení pevných a tekutých NL musí byť zabezpečené proti úniku nebezpečných látok (NL) do podzemných vôd. Sklady a všetky manipulačné plochy musia byť zabezpečené proti úniku NL do podlažia v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd;
- V rámci preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do povrchových a podzemných vôd počas výstavby aj počas prevádzky vypracovať havarijný plán v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vyhláškou MŽP SR č. 556/2002 Z. z. a predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy /SIŽP IOV/ na schválenie;
- K územnému a stavebnému konaniu doložiť súhlasné stanovisko správcu vodného toku a stanovisko Ministerstva dopravy a výstavby, sekcie vodnej dopravy.“

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR ako príslušný orgán rozhodlo, že sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Navrhovateľ je povinný uvedené pripomienky týkajúce sa legislatívy z hľadiska ochrany vodných pomerov zohľadniť pri príprave a realizácii zmeny navrhovanej činnosti. MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

Stanovisko spracovateľa SoH: Poskytnuté informácie sa premietli do príslušných kapitol predkladanej Správy o hodnotení vplyvov – kap. C.IV.2.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

14. Žilinský samosprávny kraj, Oddelenie regionálneho rozvoja, list č. 04651/2021/ORR-2 zo dňa 11. 03. 2021 vo svojom stanovisku uvádza, že zmena navrhovanej činnosti cit.: „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 so záväzným regulatívom Záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Žilinského samosprávneho kraja v jeho platnom znení.

V oblasti dopravy požaduje rešpektovať stanoviská Správy ciest Žilinského samosprávneho kraja (správcu ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Žilinského samosprávneho kraja):

- 1.vydaného dňa 12. 06. 2020, pod č. 30/2020/SC ŽSK-179, č.z.:1123 k projektovej dokumentácii zmeny DÚR na stavbu: „Diaľnica D3 Žilina(Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v km 16,880 – 19,280 D3“ – oprava vyjadrenia zo dňa 07.05.2020, spracovanú spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s.,
- 2.vydaného dňa 17. 08. 2020, pod č.:30/2020/SC ŽSK-306, č.z.: 2513 k projektovej dokumentácii na stavbu: „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzací“, spracovanú spoločnosťou: Geoconsult, spol. s r.o.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

15. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, list č. S11975-2021-IKŽ-2 zo dňa 09. 03. 2021 vo svojom stanovisku uvádza, že trasa zmeny navrhovanej činnosti prechádza mimo kúpeľných území, území ochranných pásiem prírodných liečivých a prírodných minerálnych zdrojov a mimo území klimatických podmienok vhodných na liečenie. Zároveň vo svojom stanovisku informuje, že na základe ustanovení § 40 ods. 2 zákona č. 538/2005 Z. z. nie je v predmetnej veci dotknutým orgánom.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vzalo stanovisko Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorátu kúpeľov a žriedel na vedomie.

C.XI ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ PODIEĽALI

Na vypracovaní správy o hodnotení vplyvov sa podieľali:

RNDr. Dorota Martinkova	DOPRAVOPROJEKT a.s
Ing. Monika Chovanová	DOPRAVOPROJEKT a.s
Ing. Jakub Jurina	DOPRAVOPROJEKT a.s
Ing. Peter Božík	DOPRAVOPROJEKT a.s
Ing. Alexander Krokker PhD.	DOPRAVOPROJEKT a.s
Mgr. Milan Barlog	DOPRAVOPROJEKT a.s
RNDr. Peter Bačkor, PhD.	DOPRAVOPROJEKT, a.s.
RNDr. Mária Zuskinová	DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Ing. Juraj Hamza	DOPRAVOPROJEKT, a.s.
RNDr. Branko Brodniansky	Inžinierske služby Martin
RNDr. Mária Némethyová	Vodné zdroje Slovakia, s.r.o
Ing.Mgr. Silvia Rózsár Némethyová	Vodné zdroje Slovakia, s.r.o
Mgr. Daniela Sklenárová	DPP Žilina, s.r.o.

C.XII. ZOZNAM DOPLŇUJÚCICH ANALYTICKÝCH SPRÁV A ŠTÚDIÍ

Podkladom pre vypracovanie tejto Správy o hodnotení vplyvov stavby na životné prostredie boli v minulosti vypracované **projektové dokumentácie stavby a súvisiace environmentálne štúdie**, obstarané objednávatelom, ako aj **štúdie vypracované v rámci tejto Správy o hodnotení**:

- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Dokumentácia na stavebné povolenie (GEOCONSULT, spol. s.r.o., 07/2006),
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (GEOCONSULT, spol. s.r.o., 07/2006),
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (GEOCONSULT, spol. s.r.o., 01/2013),
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku km 16,880 - 19,280 D3, DÚR (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020),
- D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 02/2021),
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Dokumentácia na stavebné povolenie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 09/2023),
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Doplnkový inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti pre realizáciu stavby (DRS), (DPP Žilina, 02/2022)
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, Archeologický prieskum, AA TERRA ANTIQUA, s.r.o., Bratislava, 02/2022)
- Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa (DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 08/2023)
- Migračná štúdia D3, Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, Úsek: D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt, spol. s.r.o., 08/2020),
- Migračná štúdia D3, Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, Úsek: D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, privádzač (HBH Projekt, spol. s.r.o., 08/2020),
- Migračná štúdia D3, Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Úsek: D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica (HBH Projekt, spol. s.r.o., 08/2020),
- Migračná štúdia D3, Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil, Úsek: D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil (HBH Projekt, spol. s.r.o., 08/2020),

- D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, Primerané posúdenie a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu, Inventarizácia biotopov európskeho a národného významu (HBH Projekt, spol. s.r.o., 09/2020),
- D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, privádzač, Primerané posúdenie a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu, Inventarizácia biotopov európskeho a národného významu (HBH Projekt, spol. s.r.o., 09/2020),
- D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Primerané posúdenie a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu, Inventarizácia biotopov európskeho a národného významu (HBH Projekt, spol. s.r.o., 09/2020),
- D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil, Primerané posúdenie a inventarizácia biotopov európskeho a národného významu, Inventarizácia biotopov európskeho a národného významu (HBH Projekt, spol. s.r.o., 09/2020),
- Diaľnica D3 Žilina Brodno – Čadca, Bukov, 2. profil, Dokumentácia pre Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu európsky chránených území Natura 2000 (HBH Projekt, spol. s.r.o., 09/2020)
- D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Prieskum chránených a ohrozených druhov podľa Vyhlášky č.24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny (HBH Projekt, spol. s.r.o., 04/2021)
- D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Pedologický prieskum, DSP, (PEDOCONSULT, RNDr. Silvia Lazúrová, Liptovský Mikuláš, 2023)
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po 19,280 (EPIS, spol. s.r.o., 05/2017),
- Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, I. etapa: Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (AFRY CZ s.r.o., Praha, 01/2023)
- Vypracovanie štúdie realizovateľnosti pre stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Čadca, IV. etapa: D3 Žilina (Brodno) – Čadca (Bukov), (AFRY CZ s.r.o., Praha, 07/2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvu na verejné zdravie (Príloha č. 2 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., J. Hamza, 2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Vibračná štúdia (Príloha č. 3 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., B. Brodniansky, 2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Hluková štúdia (Príloha č. 4 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., A. Krokker, 2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Príloha č. 5 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., M. Barlog, 2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Primerané posúdenie vplyvu plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (Príloha č. 6 SoH, DOPRAVOPROJEKT, a.s., M. Zuskinová, 2023)
- D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto, Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Príloha č.8 SoH, Vodné zdroje Slovakia, s.r.o, 2023).

Ďalšie použité podklady a materiály:

- Akčné plány ochrany zdravia pred hlukom (EUROAKUSTIK, s.r.o.)
- Atlas krajiny (SAV Bratislava, 2002)
- Bezpečnosť slovenských diaľničných tunelov, (Ing. Miloslav Frankovský, ABC.sk, odborný stavebný portál, článok zo dňa 8.11.2013)
- Benzo(a)pyren – mýty a fakta (Jáchym Březina, ČHMÚ Brno, 2018)
- Dôsledky klimatickej zmeny a možné adaptačné opatrenia v jednotlivých sektorech, Záverečná správa (Mindáš a kol, Zvolen 11/2011)
- DG Clima: Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient. [on-line]. Dostupné na:

- http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what/docs/non_paper_guidelines_project_managers_en.pdf
- European Commission: Climate Change and Major Projects. Outline of the climate change related requirements and guidance for major projects in the 2014 - 2020 programming period. Ensuring resilience to the adverse impacts of climate change and reducing the emission of greenhouse gases. 2016. [on-line]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/clima/publications/docs/major_projects_en.pdf
 - Európsky významné biotopy na Slovensku (Daphne, 2003)
 - Blaškovičová, L., Kotríková, K., Podolinská, J., Liová, S., Lovásová, Ľ., Síčová, B., Pospíšilová, I., Paľušová, Z., 2019: Hydrologická ročenka, povrchové vody 2018, SHMÚ Bratislava
 - Blaškovičová, L., Jeneiová, K., Podolinská, J., Liová, S., Lovásová, Ľ., Síčová, B., Pospíšilová, I., Paľušová, Z., 2020: Hydrologická ročenka, povrchové vody 2019, SHMÚ Bratislava
 - Blaškovičová, L., Jeneiová, K., Podolinská, J., Liová, S., Lovásová, Ľ., Síčová, B., Pospíšilová, I., Paľušová, Z., 2021: Hydrologická ročenka, povrchové vody 2020, SHMÚ Bratislava
 - Európsky významné biotopy na Slovensku (Daphne, 2003)
 - Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability SR (1992)
 - Geobotanická mapa SSR (Michalko a kol.1986)
 - Katalóg biotopov Slovenska (Stanová, Valachovič, 2002).
 - Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy v rámci projektu TRANSGREEN (ŠOP SR Banská Bystrica 06/2019)
 - Klimatický atlas Slovenska (SHMÚ Bratislava, 2015)
 - Krojerová J., Barančeková M., Turbaková B., Homolka M., Koubek P., Kutal M., Duľa M., Bojda M., Slamka M., Bučko J., Sedliak M., Sujová K., Záhorec L., Hletko M.: Štúdia s odporúčaniami pre starostlivosť o veľké šelmy v cezhraničnom regióne SR-ČR. Interreg V-A SK-CZ 2019
 - Kvalita a kvantita povrchového odtoku z pozemných komunikácií (D.Beránková, J.Huzlík, príspevok na príspevok na III.Česko – slovenskej konferencii „Doprava, zdravie a životné prostredie“)
 - Mapovanie lesných biotopov (ŠOP SR, jún 2013)
 - Metodika mapovania nelesných biotopov (ŠOP SR, január 2014)
 - Metodická príručka posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava, Záverečná správa (Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Výskumný ústav dopravný Žilina; Ondrejka, R., 09/2018)
 - Kolektív autorov, 2020: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Váhu, aktualizácia, MŽP SR
 - Kolektív autorov, 2022: Vodný plán Slovenska. Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaj. 2. aktualizácia, MŽP SR
 - Kullman, E., Gavurník, J., Molnár, Ľ., Paľušová, Z., Slivová, V., Lehotová, D., Belan, M., Juhássová, Ľ., Palková, M., 2021: Hydrologická ročenka, podzemné vody 2020, SHMÚ Bratislava, 274 s.
 - Ľuptáková, A., Urbancová, J., Krmpolcová, D., Molnár, Ľ., 2021: Kvalita podzemných vôd na Slovensku 2020, SHMÚ Bratislava, 623 s.
 - Miklós, L. ed., 2002: Atlas krajiny SR. Ministerstvo ŽP SR Bratislava, Slovenská agentúra ŽP Banská Bystrica
 - Nízkoúhlíková stratégia Mesto Kysucké Nové Mesto, 02/2022
 - Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja 2021+ (EUPC, s.r.o., 2021)
 - Program odpadového hospodárstva SR na roky 2016-2020
 - POH Žilinského kraja na roky 2016-2020; PHSR Žilinského samosprávneho kraja 2021+
 - Prínosy a koncepcia Inteligentných dopravných systémov ako nástroja riadenia a regulovania dopravy v rámci Slovenskej republiky (Ing. Peter Majerčák, PhD.)

- Problematika environmentálnych záťaží na Slovensku
- Program záchrany chráneného ohrozeného druhu vydra riečna *Lutra lutra* (Linnaeus, 1758), Urban, P, Kadlečík, J, 2001
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja 2021+ (PHSR ŽSK 2021+), EUPC, s.r.o., 2021)
- Posudzovanie vplyvov ciest a diaľnic na životné prostredie. Hluk a imisie z cestnej dopravy (Ďurčanská D., a kol. 2002)
- Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Kysucké Nové Mesto (SAŽP, 2020)
- Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Žilina (SAŽP, 2020)
- Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike 2021 (SHMÚ 06/2022)
- Správa o hodnotení strategického dokumentu Územný plán regiónu Žilinského kraja (Enviconsult, s.r.o., Žilina, 11/2022)
- Správa o dopade klimatickej zmeny a zhodnotenie zraniteľnosti územia na Slovensku v sektore „doprava“ (Gregorová, FPV UMB Banská Bystrica, 2009)
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (MŽP SR, 01/2014)
- Strategické hlukové mapy (II.etapa) 2011 Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy vo vlastníctve Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. (Inžinierske služby, s.r.o., Martin, 2013)
- The sixth national communication of the slovak republic on climate change under the united nations framework convention on climate change and Kyoto Protocol (Bratislava 2013)
- Štátny program sanácie environmentálnych záťaží (2022-2027), Ministerstvo životného prostredia SR, 2021
- Usmerňovanie ožiarenia obyvateľstva radónom v bytových priestoroch, RNDr. H. Cabáneková, PhD.; Doc. RNDr. Denisa Nikodemová, PhD., SZU v Bratislave, 2013
- Územný plán regiónu Žilinského kraja - koncept (AŽ PROJEKT s.r.o., 07/2022)
- Územný plán Veľkého územného celku Žilinského kraja, ZaD č.5 , AŽ PROJEKT, s.r.o. Bratislava, 2018
- Územný plán mesta Žilina, Zmeny a doplnky č. 9, schválený 06/2022
- Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto, Zmeny a doplnky č. 3, schválený 12/2021
- Územný plán obce Povina, (Ing. arch. Fecaninová s neznámym dátumom schválenia)
- Územný plán obce Rudinka (Ing. arch. D. Valášková, 09/2021)
- Územný plán obce Radoľa (schválený OZ č. 9/114, 03/2000)
- Územný plán obce Kysucký Lieskovec, Zmeny a doplnky č. 1 (AUT, Ing. arch. P. Nezval, 08/2021)
- Vplyv klimatických zmien na kvalitu vozoviek (Zsolt Boros, časopis Inžinierske stavby, 2012)
- Vymedzenie útvarov podzemných vôd na Slovensku v zmysle rámcovej smernice o vodách 2000/60/ES, (Kullman a kol., časopis Podzemná voda, 2005)
- Vyhodnocení průchodnosti dálniční sítě ČR z hlediska velkých savců. AOPK, ČR, středisko H. Brod – závěrečná zpráva úkolu. MS dep. AOPK ČR.; HLAVÁČ V., TOMAN A. 1999.

Internetové zdroje:

www.biomonitring.sk

www.enviroportal.sk

www.geology.sk

www.minzp.sk

www.pamiatky.sk

www.podnemapy.sk

www.shmu.sk

www.sopsr.sk

www.statistics.sk

www.vuvh.sk

**C.XIII. DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU)
OPRAVNENÉHO ZÁSTUPCU SPRACOVATEĽA SPRÁVY O HODNOTENÍ A NAVRHOVATEĽA**

Miesto : Bratislava

Dátum : december 2023

Za spracovateľa Správy o hodnotení :

RNDr. Dorota Martinková

oprávnený zástupca spracovateľa správy

Zapísaná ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie podľa § 42 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pod číslom 333/2002 – OPV. Odbor činnosti – 2y ochrana prírody a krajiny a oblasť činnosti 3d líniové stavby.

DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava

martinkova@dopravoprojekt.sk

0915 834 007

Za navrhovateľa :

Ing. Filip Macháček

Generálny riaditeľ

Národná diaľničná spoločnosť a.s., Bratislava

oprávnený zástupca navrhovateľa

Mgr. Tomáš Mateička

Riaditeľ úseku prípravy

Národná diaľničná spoločnosť a.s., Bratislava

oprávnený zástupca navrhovateľa

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; 954/153; 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

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

Ročný záber

KN-E: 1232/205

KN-C: 764/2

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

Katastrálne územie Rudinka**Trvalý záber**

KN-E: -

KN-C: -

KN-C po zápise GP TZ: -

Dočasný záber

KN-E: -

KN-C: -

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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; 651/82

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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-E: -

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

KN-C: -

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

KN-C po zápise GP TZ: -

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

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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

KN-C: -

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

KN-C: -

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

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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

KN po zápise GP TZ

KN-E: -

KN-C: -

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