

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia

Odbor environmentálneho posudzovania

Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

---

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.  
Mlynské Nivy 45  
821 09 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	4559 /2013-3.4/ml	Ing. Luciak	25. 03. 2013

**Vec:** **Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto** - vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Listom, doručeným na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len ministerstvo) dňa 01. 03. 2013, ste nám predložili *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „**Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto**“ 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 (ďalej len „zákon“).

Ministerstvo bezodkladne zverejnilo *Oznámenie o zmene* na webovom sídle ministerstva

<<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto>>

Listom zo dňa 05. 03. 2013 zaslalo ministerstvo oznam o *Oznámení o zmene* Obci Rudinka, Rudinka 118, 023 31 Rudina, Obci Radoľa, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radoľa, Mestu Kysucké Nové Mesto, Nám. slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto, (aj pre MČ Budatínska Lehota a MČ Oškerda), Obci Kysucký Lieskovec, Kysucký Lieskovec 129, 023 34 Kysucký Lieskovec, Mestu Žilina, Mestský úrad v Žiline, Nám. obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina (aj pre MČ Považský Chlmec, MČ Brodno, MČ Budatín, MČ Vranie) a Obci Povina 155, 023 33 Povina s požiadavkou, aby informovali do 3 dní od doručenia tohto listu o tomto *Oznámení o zmene* verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili adresu, kde je možné do *Oznámení o zmene* nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň požiadalo, aby obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie**, ktoré im v prílohe listu zaslalo.

Dotknuté obce zverejnili oznam o *Oznámení o zmene* pre verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a oznámili adresu, kde je možné do neho nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie, vrátane mapovej prílohy**. Zverejnenie bolo prístupné denne 24 hod. na oznamovacej tabuli.

Predmetný úsek diaľnice bol súčasťou technickej štúdie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ (Enviconsult Žilina, 1996) a jej doplnenia (1997), ktorá bola podkladom pre proces posudzovania podľa zákona NR SR 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Správa o hodnotení bola vypracovaná v r. 1997 (Enviconsult Žilina). Po verejnom prerokovaní Správy a po vypracovaní odborného posudku MŽP SR vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko, v ktorom odporučilo pre ďalšiu prípravu okrem Variantu C aj Variant I s alternatívou úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600, ktorý bol so zohľadnením ďalších požiadaviek uvedených v Záverečnom stanovisku ďalej rozpracovaný v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy.

Menená činnosť sa nachádza na katastrálnom území mesta Žilina, mesta Kysucké Nové Mesto, obcí Povina, Kysucký Lieskovec, Radoľa a Rudinka.

Zmeny technického riešenia hlavného objektu (diaľnica) oproti pôvodnému návrhu vyplynuli z procesu posudzovania vplyvov, 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 13,5 - 14,5 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 14,5-15,5 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50-100m),
- posun trasy diaľnice v km cca 16,0-17,5 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50-150 m),
- zapustenie diaľnice v km 17,5-19,0 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 bude zabezpečená prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek Žilina Brodno a Kysucké Nové Mesto - juh. Pôvodne navrhovaná križovatka Kysucké Nové Mesto - sever na základe pripomienok z technického riešenia vypadla.

Na základe vykonaného posúdenia *Oznámenia o zmene* navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ a predložených odborných podkladov, ministerstvo vydáva podľa § 18 ods. 6) zákona pre navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava, nasledovné vyjadrenie:

**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.**

### **Odôvodnenie**

Ministerstvo posúdilo *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych a synergických a na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri vyjadrení použilo aj kritériá pre rozhodovanie podľa prílohy č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 91/2011/EC).

Predložené *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č. 8/a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je spracované pre zmenu - stavby „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“.

### **Dôvody zmeny, vývoj projektu**

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.

### **Fáza EIA**

Z dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (D3) posudzovaných v Zámere určilo Ministerstvo životného prostredia 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/01163 spájajúcej Kysucké Nové Mesto s Radolou. Problematickou okolnosťou tohto riešenia bola, okrem dotyku diaľnice s obytňou 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, smerovým vedením a tým aj

miestom a charakterom kontaktu s obcou Radol'a.

Variant D bol vedený prevažne katastrálnym územím Kysuckého Nového Mesta a predstavoval jeho západný obchvat s križovaním okrajovej časti sídelného útvaru (Súl'kov) 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 hodnotiacej dokumentácie (Správa o hodnotení) navrhovateľ 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 27.1.1997 vznikla v súvislosti s dokončením Správy o hodnotení požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radol'a v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie v Správe o hodnotení označené ako variant I a variant C.

V období spracovania Správy o hodnotení, ktorá prebiehala súbežne s prípravou DÚR, boli v technickom riešení vykonané niektoré zásadné zmeny, najmä z dôvodu optimalizácie dopravných vzťahov.

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 rokovaniach so zástupcami Okresného úradu, mesta Kysucké Nové Mesto a obce Radol'a bola navrhnutá zmena koncepcie napojenia celého sídelného útvaru na diaľnicu, ktorej dominantu 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. a 25.09.1997):

- maximálne odkloniť trasu diaľnice od Kysuckého Nového Mesta juhovýchodným 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 - Radol'a zachovať pre pešie prepojenie,
- modifikovať trasu diaľnice v priestore lesoparku,
- križovanie cesty III/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. Umiestnením 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/50757, ktorá by bola po križovatku s cestou II/507 smerovo aj výškovo upravená na cestu I. triedy.

Správa o hodnotení bola v zmysle vyššie uvedeného dopracovaná v 10/1997 a je k dispozícii u navrhovateľa.

Po verejnom prerokovaní Správy o hodnotení a po vypracovaní odborného posudku, MŽP SR vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko (27.7.1998), 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).

#### *Fáza DÚR*

Dokumentáciu pre územné rozhodnutie s upravenou trasou diaľnice v zmysle vyššie uvedeného vypracovala spoločnosť Geoconsult, 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 číslom 98/03789/OÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15. 12. 1998, a nadobudlo právoplatnosť 30. 6. 1999. Na základe žiadosti navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. bolo rozhodnutie predĺžené pod číslom 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,

pričom úsek, ktorý je predmetom tohto oznámenia, je úsekom diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

#### *Fáza DSP*

V roku 2000 spracoval Geoconsult s.r.o. dokumentáciu pre stavebné povolenie (DSP) v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, avšak objednávatel' 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. Z týchto dôvodov navrhovateľ dal vypracovať aktualizáciu predmetnej dokumentácie (DSP 2007). 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/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 číslom 2008/C-7489/HI zo dňa 5.2.2010 a nadobudlo právoplatnosť 11.10.2010.

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

**Vzhľadom na úpravu trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto v zmysle požiadaviek z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, požiadaviek mesta Kysucké Nové Mesto, dotknutých obcí a optimalizáciou technického riešenia na základe výsledkov z podrobných prieskumov, došlo v ďalších stupňoch projektovej prípravy k zmenám, ktoré modifikovali pôvodné technické riešenie diaľnice D3 na úrovni technickej štúdie a jej doplnenia, resp. na úrovni procesu posudzovania (Správa o hodnotení).**

Na základe podrobného geodetického zamerania územia, zrealizovania potrebných prieskumov, štúdií pri zohľadnení požiadaviek z procesu posudzovania, z územného konania a z prerokovania projektovej dokumentácie v priebehu jej spracovania, bola v krátkosti modifikácia trasy diaľnice oproti technickému riešeniu vstupujúcemu do procesu posudzovania (EIA) v rozhodujúcich objektoch vyvolaná z nasledovných dôvodov:

- Trasa diaľnice rešpektuje požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR so zásadným riešením zapustenia diaľnice pod terén (tunel Kysuca).
- Trasa diaľnice je v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prispôbená skutočným aj výhľadovým územným podmienkam zisteným pri podrobných prieskumoch - tok Kysuce, cesta I/11, modernizácia ŽSR, VRT (vysokorýchlostná trať), VVC (vážska vodná cesta), skládka odpadov, ČOV Kysucké N. Mesto, rešpektovaním územnoplánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí, súčasnej aj výhľadovej zástavbe a pod.
- Trasa diaľnice rešpektuje v maximálne možnej miere aj požiadavky na ochranu prírodu a krajiny (PP Kysucká brána).

- Trasa diaľnice a súvisiace objekty (113) rešpektujú požiadavku na napojenie priemyselnej zóny v Kysuckom Novom Meste cez mimoúrovňovú križovatku Kysucké Nové Mesto - juh na diaľnicu, resp. na cestu I/11.
- Z dôvodu potreby riešenia provizórneho napojenia diaľnice na cestu I/11 (funkčnosť diaľnice bez potreby vybudovania nadväzujúceho úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica) je koniec úseku diaľnice posunutý do nadväzujúcej stavby.
- Na základe požiadaviek mesta KNM je vylúčená križovatka Kysucké Nové Mesto - sever. Mimoúrovňové križovanie cesty III/01164 s diaľnicou sa zachováva.
- Úprava preložky cesty I/11 je riešená vzhľadom na nevhodné podmienky vedenia cesty v k.ú. Považský Chlmec.
- Trasa diaľnice a súvisiace objekty rešpektujú ochranu územia pred povodňami s podrobným rozpracovaním riešenia pred možnými záplavami územia riekou Kysuca pri Q<sub>100</sub> (ochranné hrádze, úprava koryta Kysuce, úprava prítokov Kysuce a pod.).

### **Stručný popis technického a technologického riešenia navrhovanej zmeny činnosti**

Pri vypracovaní oznámenia o zmene navrhovanej činnosti predchádzajúceho úseku diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) bolo zo strany navrhovateľa požadované posunutie začiatku úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto z km 11,100 do km 11,650 a to z dôvodu potreby dočasného napojenia predchádzajúceho úseku D3 na cestu I/11 v priestore križovatky Žilina Brodno.

Stručný prehľad zmien hlavných objektov diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové mesto, ktoré vyplynuli z požiadaviek záverečného stanoviska, požiadaviek dotknutých obcí a z optimalizácie technicko-environmentálneho riešenia diaľnice a boli premietnuté v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2011), sú v porovnaní so Správou o hodnotení vplyvov na životné prostredie prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke:

<b>Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie</b>	<b>Dokumentácia na stavebné povolenie - objekt</b>	<b>Stručný popis a odôvodnenie zmeny</b>
D3 Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto km cca 13,0 - 23,0	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto km 11,100 - 22,300	Zmeny boli vyvolané úpravou smerového a výškového vedenia diaľnice a po presnom zameraní územia v jej koridore z nasledovných dôvodov: <ul style="list-style-type: none"> <li>• úprava smerového a výškového vedenia trasy diaľnice v km cca 13,5 - 14,5 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 diaľnice cca 30-50 m severnejšie</li> <li>• posun trasy diaľnice v km cca 14,5-15,5 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50-100 m)</li> <li>• posun trasy diaľnice v km cca 16,0-17,5 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50-150 m)</li> <li>• zapustenie diaľnice v km 17,5-19,0 pod terén - požiadavka zo záverečného stanoviska</li> </ul>

D3 Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité km cca 23,0 - 24,0	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto km 21,2 - 22,3	Predĺženie úseku D3 do úseku nadväzujúcej stavby D3 z dôvodu potreby riešenia dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11
K1 Mimoúrovňová križovatka Žilina - sever	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, 112 Preložka cesty I/11	Križovatka je súčasťou objektu 103, resp. objektu 112, pričom jej zmena vyplynula z úpravy preložky cesty I/11 (obj. 112)
K2 Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto - juh	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste (križovatka KNM-juh)	Križovatka je súčasťou objektu 113, zmena križovatky vyplynula zo zmeny jej tvaru (zmena križovatky na úplný diamant) a z dôvodu priestorového usporiadania križovatky v dotknutom území (skládka odpadu, tok rieky Kysuca)
K3 Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto - sever		Križovatka z pôvodného riešenia vypadla.
P Privádzač	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	Zmena prepojenia ciest (privádzač, križovatka KNM - juh) I/11 a MK vyplynula z úpravy mimoúrovňovej križovatky „KNM-juh“, z úpravy napojenia na cestu I/11 a z dôvodu požiadavky na predĺženie „privádzača“ až po priemyselnú zónu a s možnosťou napojenia príľahlých obcí okružnou križovatkou na ceste III/50757.
C Súbežná komunikácia (cesta I/11)	112 Preložka cesty I/11	Zmena preložky vyplynula z dopravní-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/50757 v k.ú. Považský Chlmec cez intravilán obce so značným negatívnym dopadom na dotknuté obyvateľstvo. Taktiež aj napojenie preložky cesty I/11 na cestu II/507 riešené úrovňovou križovatkou nebolo možné navrhnúť z priestorových dôvodov (tok Kysuce, zástavba, most na ceste II/507 ponad Kysucu).
	Most 226 na preložke cesty I/11 km 1,030 nad ŽSR a D3	Most bol vyvolaný úpravou preložky cesty I/11 a križovatky Žilina - Brodno a je náhradou za súčasný most nad cestou I/11 pri motoreste Anita, ktorý bol v pôvodnom riešení využitý pre premostenie diaľnice na súbežnej komunikácii.
M11 most v km 15,330; dĺžka 45 m	Most 228 km 13,540; dĺžka 833 + 311 m	Zmena vyplynula z rešpektovania budúcej VRT a modernizácie trate ŽSR.
	Most 229 km 14,650 dĺžky 328 m	Most sa nachádza v stiesnenom priestore medzi tokom rieky Kysuca a cestou I/11. Odsun diaľnice v tomto úseku ďalej od obce Oškerda, avšak bližšie k toku rieky Kysuca, vyvolal vybudovanie nového mostu z dôvodu minimalizácie zásahu diaľnice do koryta toku.
M12 most v km 16,780; dĺžka 160 m	Most 230 km 15,000; dĺžky 324+330 m	Odsun diaľnice v tomto úseku ďalej od obce Oškerda vyvolal zmenu mostu križujúceho tok rieky Kysuca.
	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu. Je nad Kysucou a prepája križovatkou KNM juh s cestou I/11
	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu. Je nad diaľnicou na prepojení cesty I/11 s MK.
M13 most v km 18,700; dĺžka 260 m	Most 233 km 15,000; dĺžky 537+541 m	Most je nad Kysucou v inej polohe - vyžiadala si to zmena smerového vedenia D3 v predmetnom úseku.
M14 most v km 19,680; dĺžka 45 m		Nakoľko sa bude realizovať podpovrchový variant, most vypadol.



M15 most v km 20,350; dĺžka 360 m	Most 237 km 18,900; dĺžka 522+528 m	Predĺženie mosta bolo vyvolané minimalizáciou zásahu do toku Kysuce.
	Most 238 na ceste III/01164; dĺžka 260 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu (križovatka KNM-sever). Je nad diaľnicou a prepája cestu III/01164 s cestou I/11 v polohe súčasného mosta nad Kysucou.
	Most 240 km 20,720; dĺžka 37 m	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na diaľnici a umožňuje prejazd poľnohospodárskej techniky v zmysle požiadaviek dotknutých poľnohospodárskych podnikov.
	Most 242 na preložke cesty I/11; dĺžka 115 m	Most nebol uvažovaný v SoH ŽP. Je na preložke cesty I/11 v Brodne nad miestnou komunikáciou v zmysle požiadaviek obce na zabezpečenie mimoúrovňového križovania.
	Most 244 nad potokom Neslušanka; dĺžka 25 m	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na poľnej ceste v Rudine nad úpravou toku Neslušanky pre zabezpečenie prístupu do územia.
	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na prepojení ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste z dôvodu predĺženia „privádzača“ až po priemyselnú zónu v zmysle požiadaviek mesta.
M16 most v km 0,152 dĺžka 16 m	Most 201 na diaľnici nad Podhájskym potokom; dĺžka 26 m	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH.
M17 km 0,863 dĺžka 92 m	Most 202 na diaľnici nad Kysucou; dĺžka 149 m	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH.
M18 most na súbežnej komunikácii nad Kysucou pri motoreste Anita		Most úpravou preložky cesty I/11 vypadol.
	460 Tunel Kysuca	Na základe záverečného stanoviska MŽP SR bola diaľnica v predmetnom úseku zapustená pod terén. V zmysle ďalších rokovaní (požiadavka obcí na predĺženie zahĺbeného úseku) bol v definitívnom riešení navrhnutý hĺbený tunel.
	362, 364 Úprava toku Kysuce č.1 a č. 2	Po spracovaní hydrotechnického posúdenia dotknutého územia bolo potrebné navrhnuť celkovú úpravu toku Kysuce, ktorá bola vyvolaná najmä potrebou riešenia protipovodňovej ochrany územia.

*Poznámka : SoH je Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie*

### **Mostné objekty**

Úpravy v smerovom a výškovom vedení diaľnice vyvolali aj zmeny mostných objektov. V predmetnom upravenom úseku diaľnice D3 sa nachádza 15 mostov. Návrh jednotlivých mostov zohľadňuje význam a nároky premostovaných prekážok, zachovanie potrebných migračných koridorov a stanovuje dĺžku a plochu mostov s ohľadom na finančný náklad stavby. Predpokladaná technológia a postup výstavby sú volené tak, aby predstavovali optimálne budovanie danej konštrukcie s malými zásahmi do okolia stavby. Uvažuje sa s výstavbou na pevných a posuvných skružiach, vysúvaním a letmou betonážou s postupným vyvesovaním.

## **Úprava Kysuce**

Trasa diaľnice ide v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou a ide jej inundáciou. Na základe aktualizácie výpočtu priebehu hladín  $Q_{100}$  v riekre Kysuca boli navrhnuté opatrenia na ochranu územia proti povodňam nasledovne:

- Úprava toku Kysuce
- Ochranné hrádze toku Kysuce
- Diaľnica je navrhnutá ako hrádza

## **Tunel Kysuca**

Hĺbený tunel Kysuca patrí medzi hlavné objekty stavby. Tunel je navrhnutý v priestore medzi Kysucou a cestou I/11 pozdĺž zástavby obce Radol'a, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Trasa diaľnice je v predmetnom úseku navrhnutá v tuneli z dôvodu, že Kysucké Nové Mesto nesúhlasilo s vedením trasy diaľnice v úrovni terénu. Na základe rokovaní došlo ku kompromisu a na základe záverov k správe o hodnotení bola v DÚR navrhnutá trasa pod terénom (podjazdom). Vzhľadom na plnenie záverov ÚR v DSP bola niveleta optimalizovaná a došlo k predĺženiu zapustenej časti. Vzhľadom na dĺžku zapustenej časti 584 m bol v zmysle STN 73 7507 Projektovanie tunelov na cestných komunikáciách navrhnutý tunel. Tunel sa realizuje ako hĺbený na celú šírku diaľnice, čiže bude štvorpruhový. Jednotlivé tunelové pásy sú od seba oddelené. Bol realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum a modelový prieskum režimu podzemných vôd bez tunela a po vybudovaní tunela. Výsledky boli použité pre návrh základovej jamy tunela, návrh konštrukcie tunela a návrh opatrení na elimináciu vplyvu tunela na výšku hladín podzemných vôd. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. Tunel bude vybavený technológiou na európskej úrovni, ktorá zabezpečí prevádzku tunela a to napojenie na elektrickú energiu, vetranie, osvetlenie, bezpečnosť, požiaru bezpečnosť, riadenie dopravy, odvodnenie tunela.

## **Ostatné súvisiace stavby a objekty**

### Úprava preložky cesty I/11

Úprava preložky vyplynula z dopravno-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/50757 v k.ú. Považský Chlmec cez intravilán obce so značným negatívnym dopadom na dotknuté obyvateľstvo. Taktiež aj napojenie preložky cesty I/11 na cestu II/507 riešené úrovňovou križovatkou nebolo možné

### Významné terénne úpravy

Terénne úpravy v súvislosti so zásahom stavby diaľnice D3 do prevažne rovinatého územia nemajú významný charakter okrem tunelového úseku - zjazdové a výjazdové rampy zahĺbené pod terén. Trasa diaľnice vzhľadom na limitované technické parametre (smerové a výškové vedenie) prekonáva v dotknutom území najmä tok Kysuce náročnými mostnými objektmi, ktoré sú však optimálne navrhované na územné podmienky s minimálnymi terénnymi úpravami.

### Protihlukové opatrenia

Hluková záťaž v okolí trasy diaľnice D3 bola stanovená pomocou predikcie s využitím matematického modelovania a je uvedená v hlukovej štúdii spracovanej v DSP. Prekročenie najvyšších prípustných hladín hluku bolo vypočítané v úsekoch diaľnice D3, preložky cesty I/11 a na prepojení cesty I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste (privádzač) v kontakte s obytnou zástavbou obcí, kde je potrebné realizovať protihlukové opatrenia (steny).

### Vyvolané investície

Úpravou trasy diaľnice D3 bolo potrebné modifikovať vyvolané investície, t.j. úpravy a preložky ciest, poľných ciest, úpravy a preložky inžinierskych sietí (vodovody, plynovody, telekomunikačných sietí, nízkonapäťových aj vysokonapäťových elektrických vedení a pod.).

### Úpravy povrchových tokov

Vzhľadom na kolíziu a križovanie trasy diaľnice a súvisiacich objektov s povrchovými tokmi, bude potrebné riešiť ich úpravu. V predmetnom úseku D3 bude potrebná okrem vyššie uvedených úprav toku Kysuca aj úprava niekoľkých malých tokov.

## **VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH**

### *Súčasný stav*

Celé riešené územie je viazané na úzky koridor údolia rieky Kysuca, ktorú v predmetnom úseku diaľnica 4 krát premoštuje. Toto územie má polyfunkčný charakter, pričom výrazný je najmä v okolí mesta Kysucké Nové Mesto. Celá oblasť je pod urbanizačným vplyvom mesta Žiliny ako prirodzeného centra SZ Slovenska. Územím prechádzajú hlavné komunikačné osi I/11, železničná trať (Bratislava - Košice, resp. Žilina - Bohumín), energetické vedenia VVN 400 kV, 110 kV a VTL plynovod. Dopravnú infraštruktúru dopĺňa cca 12 km vzdialené medzinárodné letisko Hričov. Poľnohospodársky ráz má krajina iba v úzkej nive rieky Kysuca v okolí Kysuckého Nového Mesta. Jedná sa o plochy ornej pôdy, ktoré sú postupne zaberané postupujúcou zástavbou. Na úpätiach pohorí sa vyskytujú len plochy pasienkov a lúk.

Územie okolo Mesta Kysucké Nové Mesto je silno zastavané, kde sa prelínajú prvky priemyselných, sídelných, dopravných plôch, pričom zástavba obcí Radoľa a Budatínska Lehota je v úzkom kontakte s okresným mestom.

### **Predpokladané vplyvy zmien**

#### **Vplyvy na obyvateľstvo**

##### Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a zmiernujúcimi opatreniami. Pri výstavbe diaľnice bude platiť tento orientačný štandardný postup:

- vytýčenie staveniska, vybudovanie hlavných stavebných dvorov,
- prípravné práce - odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie, demolácie, rekonštrukcie odvodňovacích systémov, prístupové komunikácie,
- preložky a úpravy inžinierskych sietí a vedení v trase budúcej stavby, úpravy, spevnenia a preložky dotknutých vodných tokov,
- budovanie priepustov, odvodňovacích zariadení, chráničiek križujúcich sietí,
- zemné práce - úprava podlažia v prípade jeho nevhodnosti pre budovanie násypov, resp. hĺbenie zárezov,
- postupná výstavba mostných objektov, oporných múrov, tunela,

- cestná kanalizácia, odlučovače ropných látok, čerpacie stanice, výtlačné potrubia
- postupné polozenie konštrukčných vrstiev vozovky,
- zahumusovanie a osiatie svahov zemných telies ciest, plôch križovatiek, vegetačné úpravy - výsadba kríkov a stromov,
- oplatenie celého úseku diaľnice,
- dokončovacie práce hlavných stavebných objektov a technologických súborov, mostov a diaľnice (protihlukové steny, informačný a riadiaci systém, záchytné a vodiace zariadenia, dopravné značenie, vegetačné úpravy stredného deliaceho pásu, atď.)
- technická a biologická rekultivácia opustených úsekov ciest a dočasných záberov

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá aj lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Stavebné dvory a skládky humusu budú umiestnené mimo zastavanej zóny popri navrhovanej diaľnici a preložky cesty I/11. Úprava plôch bude pozostávať z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medzisklárky a z následnej rekultivácie plôch dočasného záberu.

**K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.**

#### ***Počas prevádzky***

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd
- asanáciami obytných objektov

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy cesty a intenzitou dopravy. Trasa diaľnice D3 je navrhnutá prevažne v neobývanom území, ale z priestorových dôvodov nebolo možné sa úplne vyhnúť obytnej zástavbe, čoho dôsledkom sú rozsiahle opatrenia na minimalizáciu vplyvov technického charakteru, ale aj zmierňujúcich opatrení, ktoré vyplývajú z majetkovej ujmy (asanácie).

**K najzávažnejším negatívnym vplyvom patria asanácie obytných objektov, ktoré dotknutým obyvateľom prinášajú okrem majetkovej ujmy aj značnú psychickú záťaž vplyvom nútenej zmeny prostredia, na ktoré boli zvyknutí. Vplyvom výstavby diaľnice D3 dôjde k dvom asanáciám rodinných domov v Kysuckom Novom Meste. Dôvodom je predĺženie prepojenia cesty I/11 s výhľadovou miestnou komunikáciou pri priemyselnom areáli. O predĺženie požiadali zástupcovia MÚ, aby sa zredukoval prejazd ťažkými vozidlami cez centrum Kysuckého Nového Mesta. Ide o rodinný dom č. pop. 85 a rodinný dom č. pop. 30.**

Z územného hľadiska dôjde ku kumulácii nepriaznivých vplyvov dopravy na železničnej trati a cestných komunikáciách - diaľnica D3, cesty I/11 a miestnych komunikácií v priestore mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré sa na relatívne malom území viackrát križujú. Na druhej strane sa očakáva zníženie zaťaženia niektorých komunikácií v priestore Kysuckého Nového Mesta a obce Radoľa a Povina, ktoré zabezpečovali dopravu v smere do Čadce a ďalej do Českej republiky, resp. Poľskej republiky.

### Pozitívne vplyvy

V priestore mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré je v súčasnosti nadmerne zaťažené vplyvmi dopravy, bude znamenať výstavba diaľnice nesporný pozitívny vplyv.

Sociálno-ekonomické účinky predmetnej stavby sa prejavujú na dopravných parametroch prerozdelením dopravy po začatí užívania investície, ale tiež na pôvodnej časti dotknutej cestnej sieti, a to dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, cestovnej rýchlosti a bezpečnosti užívateľov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality diaľnice oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu.

Ekonomické efekty sa prejavujú predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku cestnej siete poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb, resp. s prevádzkovaním ich vozidiel. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a znížením negatívnych účinkov na životné prostredie. Prejavujú sa tiež na poklese cestovného času pri preprave osôb a tovarov.

K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj skonfortnenie dopravy.

### **Hodnotenie zdravotných rizík**

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia.

#### *Hluk*

Kritériom pre posudzovanie účinkov hluku je vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorá vo vonkajšom priestore v obytnom území stanovuje najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku.

V rámci výstavby diaľnice D3 v posudzovanom úseku budú realizované opatrenia na zníženie hlukovej záťaže územia. Podľa výsledkov hlukovej štúdie výstavba protihlukových clôn zabezpečí dostatočnú akustickú ochranu územia pred nepriaznivými vplyvmi dopravy na diaľnici. V priestore privádzača v Kysuckom Novom Meste sú navrhované dodatočné opatrenia na obytných domoch. Ďalšie opatrenia budú realizované na základe výsledkov monitoringu hluku po uvedení diaľnice do prevádzky.

Údaje z hlukovej štúdie možno zhrnúť nasledovne:

- V zóne nadlimitného hluku sa nachádzajú obytné lokality v obciach/k.ú. Brodno, Vranie, Rudinka, Rudina, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Budatínska Lehota, Povina. Prekročenie alebo konkrétna miera prekročenia najvyššej povolenej hladiny hluku je závislá od lokalizačných faktorov posudzovaných plôch voči diaľnici D3, ceste I/11 a privádzača.
- Rozdiel hlukovej záťaže prostredia medzi úplne pohltivým a úplne odrazivým terénom je vo vzťahu k diaľnici premietnutý do výrazne menšieho rozsahu postihu ľavostranného územia diaľnice. V prípade cesty I/11 bude nadlimitným hlukom postihnuté len územie v odrazivom teréne.
- Najväčší dosah hluku z diaľnice D3 na obyvateľstvo bude v husto osídlených častiach Kysuckého Nového Mesta. Zároveň budú intenzívnym hlukom postihnuté tie časti osídlenia, ktoré ležia v bezprostrednej blízkosti diaľnice - Radoľa, Budatínska Lehota, Brodno.
- V zóne nadlimitného hluku v odrazivom aj v pohltivom prostredí sa nachádza obytná lokalita

pozdĺž Rudinskej cesty v Kysuckom Novom Meste. Nová trasa privádzača pretína obytnú lokalitu na jej začiatku pozdĺž hranice s vojenským areálom. Obytné objekty na Rudinskej ceste budú najviac hlukom zasiahnutým priestorom. Prekročenie alebo konkrétna miera prekročenia povolenej hladiny hluku je závislá od lokalizačných faktorov posudzovaných lokalít a plôch voči privádzaču.

Na základe výstupov z hlukovej štúdie bolo navrhnuté nasledovné umiestnenie protihlukových stien:

- Protihluková stena na preložke cesty I/11 km 0,420-0,620 vľavo dĺžky 200 m
- Protihluková stena na D3 v km 11,768-12,545 vľavo dĺžky 877 m
- Protihluková stena na D3 v km 11,668-12,818 vpravo dĺžky 1 150 m
- Protihluková stena na D3 v km 12,543-13,268 vľavo dĺžky 725 m
- Protihluková stena na D3 v km 13,443-13,968 vľavo dĺžky 525 m
- Protihluková stena na D3 v km 14,868 -15,418 vľavo dĺžky 550 m
- Protihluková stena na D3 v km 14,643-15,643 vpravo dĺžky 1 000 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,268-17,526 vľavo dĺžky 258 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,519-17,794 vľavo dĺžky 325 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,794-19,319 vľavo dĺžky 252 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,430-17,794 vpravo dĺžky 364 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,740 vpravo dĺžky 362 m
- Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,667-1,956 vpravo dĺžky 289 m
- Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,643-1,956 vľavo dĺžky 313 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,631 vľavo dĺžky 253 m
- Protihluková stena na D3 v km 19,819-20,245 vpravo dĺžky 426
- Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,883-1,075 vpravo dĺžky 192 m
- Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,883-1,075 vľavo dĺžky 192 m

### *Ovzdušie*

Na znečisťovaní ovzdušia v okolí dopravných trás sa podieľajú jednak škodliviny z výfukových plynov cestných vozidiel, ako aj zvýšená sekundárna prašnosť. Za najvýznamnejšie škodliviny z emisií spaľovacích motorov vo vzťahu k zdraviu ľudí sa vo všeobecnosti považujú oxidy dusíka ( $\text{NO}_x$ ).

Posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia dopravou bolo realizované na základe rozptylovej štúdie. V zmysle vykonaného modelového výpočtu ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok prekračujúcim limitné hodinové hodnoty  $\text{NO}_2$  na ochranu zdravia ( $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ ) produkovaných dopravou na diaľnici D3 v kumulácii s cestou I/11 dochádza v úseku od križovatky Brodno až po križovatku Kysucké Nové Mesto v celom modelovanom období rokov 2015 až 2040. V najbližšom okolí diaľnice sú dosahované max. hodnoty koncentrácie  $434,6 \mu\text{g.m}^{-3}$  v roku 2030 a  $354,6 \mu\text{g.m}^{-3}$  v roku 2040, čo presahuje limitnú hodnotu. Dotknutá zástavba je však prevažne situovaná mimo vplyv diaľnice, okrem niektorých rodinných domov v Brodne. Ročné limitné hodnoty koncentrácie  $\text{NO}_2$  na ochranu zdravia ľudí ( $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ ) nie sú prekročené. Okrem  $\text{NO}_2$  bola modelovaná aj produkcia tuhých častíc  $\text{PM}_{10}$  od automobilovej dopravy. Limitné hodnoty stanovené na ochranu zdravia ľudí nie sú prekročené ( $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ ). Rozptylová štúdia bola modelovaná pre nepriaznivé klimatické podmienky, to znamená, že dosahované hodnoty koncentrácie  $\text{NO}_2$  boli simulované pre

podmienky, ktoré sa nevyskytujú každý deň v roku.

Z pohľadu pracovného prostredia počas realizácie stavby sú dominantnými rizikami expozícia hluku, vibráciám a práca s chemickými látkami a prípravkami.

Ďalšou oblasťou pracovného prostredia je pracovné ovzdušie. V ovzduší sa najmä pri zemných prácach bude vyskytovať prach. Podľa nariadenia vlády SR č. 355/2006 Z.z. o ochrane zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou chemickým faktorom pri práci je prach zaradený ako pevný aerosól s prevažne fibrogénnym účinkom.

Jednou zo základných povinností zamestnávateľa vo vzťahu k uvedeným rizikám bude vykonať kategorizáciu činností z hľadiska zdravotných rizík v zmysle vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 448/2007 Z.z. o podrobnostiach o faktoroch práce a pracovného prostredia vo vzťahu ku kategorizácii pracovných činností a o náležitostiach návrhu na zaradenie pracovných činností do kategórií z hľadiska zdravotných rizík.

### **Vplyvy na horninové prostredie a reliéf**

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby diaľnice na substrát a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Zásah do reliéfu je zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Zásahy do horninového prostredia a reliéfu nebudú významné a to z dôvodu, že modifikovaná trasa diaľnice je vedená v morfológicky nenáročnom území. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez, most, tunel) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Inžinierskogeologické pomery v trase diaľnice boli podrobne zhodnotené viacerými etapami prieskumov v rámci DSP. Na základe prieskumu boli odporúčané spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Špecifickým zásahom do horninového prostredia bude výstavba hlbeného tunela Kysuca. Tunel je navrhnutý v priestore medzi riekou Kysuca a cestou I/11, pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. V rámci projektovej prípravy bol realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, na základe ktorého boli stanovené podmienky zakladania objektu. Pri realizácii navrhovaných opatrení nedôjde k narušeniu horninového prostredia, ktoré by mohlo znamenať riziko z hľadiska realizácie stavby alebo ohrozenia životného prostredia.

Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať aj zo zdrojov v okolí.

Zeminu z výkopov, ktorú nebude možné využiť späť do násypov bude potrebné uložiť na depóniách alebo použiť ako tesniacu vrstvu na skládke v Považskom Chlmcí.

### *Znečistenie horninového prostredia*

Prítomnosť dobre priepustných zemín (štrky) a hornín (rozpukané pieskovce) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia hlavne počas výstavby (únik znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov do otvoreného podlažia). Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

### **Vplyvy na klimatické pomery**

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nevyvolá vplyvy na prvky miestnej klímy.

### Vplyvy na ovzdušie

Zmena činnosti podľa rozptylovej štúdie nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Výsledné posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na znečistenie ovzdušia je súčasťou rozptylovej štúdie uvedenej v DSP.

### Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby diaľnice bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do podzemných vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska.

K zásahu do povrchových vodných tokov dôjde pri výstavbe mostných konštrukcií a priepustov. Všetky konštrukcie cez vodné toky boli posúdené hydrotechnickým výpočtom a navrhnuté tak, aby vyhovovali  $Q_{100}$ .

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania, bude zhotoviteľ stavby na vodnom toku alebo v inundačnom území vodného toku povinný vypracovať na obdobie uskutočnenia stavby **protipovodňový plán** zabezpečovacích prác.

Vzhľadom na použitie ťažkých stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky, nie je možné vylúčiť znečistenie horninového prostredia a následne podzemných vôd, prípadne aj povrchových vôd škodlivými látkami, hlavne ropnými uhľovodíkmi (pohonné hmoty, oleje). Zdrojmi možného rizika sú:

- miesta manipulácie s týmito látkami, a to predovšetkým pri tankovaní mechanizmov;
- úniky škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky.

Počas výstavby nemožno vylúčiť ohrozenie kvality povrchových vôd pri zakladaní mostných objektov a pri úprave korýt povrchových tokov križujúcich diaľnicu, resp. pri výstavbe tunela. Jedná sa o nasledovné toky:

- rieka Kysuca
- Vadičovský potok

Významnejšie riziko teda 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 zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať **havarijný plán** v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a jeho vykonávacej



vyhlášky č. 100/2005 Z. z. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v inundačnom území rieky Kysuca. Z toho dôvodu boli po aktualizácii prepočtu priebehu hladín  $Q_{100}$  navrhnuté rozsiahle úpravy brehov rieky Kysuca a prítokov Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok.

### Podzemné vody

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach (hlbenie zárezov a budovanie tunela). Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hlbení základových konštrukcií (piloty), resp. nepriamo ich únikom do kolektora podzemných vôd, ktorý je dobre priepustný (štrky), pričom kontaminácia podzemných vôd môže byť spôsobená presakovaním znečisťujúcich látok až do zvodnených horizontov.

V prevažnej časti trasy D3 sa ovplyvnenie režimu podzemnej vody neočakáva, nakoľko trasa diaľnice je vedená v násype.

Špecifickým zásahom do zvodneného prostredia bude výstavba hlbeného tunela Kysuca. Tunel je navrhnutý v priestore medzi riekou Kysuca a cestou I/11, pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. Predpokladané vzduť podzemných vôd spôsobené vytvorením nepriepustnej bariéry bude eliminované vybudovaním pozdĺžneho hĺbkového drénu zo strany Radole a Budatínskej Lehoty, ktorý bude zaústený do Kysuce.

Za účelom posúdenia vplyvu tunela Kysuca na podzemné vody a osobitne na vodárenský zdroj Radoľa bola spracovaná hydrogeologická štúdia v rámci DSP. V záveroch štúdie sa konštatuje, že, po realizácii vyššieuvedených navrhovaných opatrení sa bude udržiavať stav v blízkosti drénov na úrovni 10 ročnej vody.

Pri stavoch nižších ako 10 ročná voda budú hladiny podzemnej vody oproti prirodzenému stavu vzduť pod úroveň 10 ročnej vody. V hornej časti Radole bude hladina podzemnej vody pri stavoch nad 10 ročnou vodou oproti prirodzenému stavu znižovaná.

Pri stavoch pod 10 ročnou vodou bude hladina podzemnej vody mierne zdúvaná, pričom v najvrchnejšej časti bude prakticky minimálne zmenená. V blízkosti drénov (telesá tunela) podľa modelového riešenia sa predpokladá mierne vzduť hladiny. Vo väčšej vzdialenosti od drénov sa budú pomery v hladinovom režime meniť oproti pôvodnému stavu rôzne, v závislosti od prítoku v Kysuci. V najvrchnejšej časti obce budú stavy podzemných vôd nezmenené.

Výstavbou tunela Kysuca a ostatných prislúchajúcich stavieb nastane určitá zmena v hydrogeologických pomeroch hodnoteného územia. Je možné predpokladať mierne zmeny kvalitatívnych i kvantitatívnych vlastností podzemných vôd. Na základe súčasného poznania problematiky je však predpoklad, že tieto zmeny sa nedotknú negatívne vodných zdrojov v území.

### *Ochrana vodárenských zdrojov*

Trasa diaľnice zasahuje do nasledovných ochranných pásiem (OP) vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie:

- VZ Rudinka	km 15,000 - 15,250	OP II. stupňa vnútorná časť
	km 15,000 - 15,875	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Radol'a	km 17,100 - 18,275	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Kysucké Nové Mesto	km 19,450 - 20,200	OP II. stupňa vnútorná časť ZVL
	km 19,450 - 21,186	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Podháj	km 21,350 - 21,900	OP II. stupňa

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”*.

Trasa diaľnice je v hodnotenom území projektovanú údolím rieky Kysuca. Štrkopiesčité náplavy rieky Kysuca, prípadne jej významných prítokov predstavujú v tejto oblasti vodohospodársky významné prostredie. Podzemné vody pre vodné zdroje sa nachádzajú v takýchto zvodnených horninách. Tieto kvartérne štrkopiesčité sedimenty sú však s pohľadu možného rizika ohrozenia kvality radené medzi komplexy extrémne zraniteľné.

Vodný zdroj Rudina s ochranným pásmom I. stupňa bude oddelený od telesa diaľnice ochrannou hrádzou, navyše medzi vodným zdrojom a telesom projektovanej diaľnice sa nachádza vodný tok Kysuca. V oblasti vodných zdrojov v Radoli bude diaľnica vedená tunelom, priame potencionálne ohrozenie prevádzkou diaľnice tu nehrozí. V oblasti vodného zdroja Kysucké Nové Mesto bude trasa diaľnice najbližšie vedená popri vrtoch HŠK-1 a HŠK-2. Diaľnica je v tejto oblasti vedená násypom vo výške 4 - 6 m. Pri maximálnom priblížení je trasa diaľnice oddelená od ochranného pásma I. stupňa vodných zdrojov oplatením a poľnou cestou.

V oblasti vodného zdroja Rudina úpravou toku Kysuca v riečnom km 5,035 - 5,930 (diaľničný km 14,490 - 15,355) bude potrebné mierne revidovať spoločnú hranicu PHO II. stupňa - vnútorné i vonkajšie na JV okraji, kde hranica prechádza pozdĺž toku Kysuca. V mieste mierneho ľavotočivého ohybu Kysuce SV od vrtu ŠR-2 sa bude riečne koryto rozširovať o niekoľko metrov smerom k vodnému zdroju, preto bude aj hranica ochranného pásma, ktorá je v tomto úseku vedená pozdĺž Kysuce, posunutá smerom k vodnému zdroju, tzn. zmenší sa mierne plocha PHO II. stupňa - vnútorného i vonkajšieho. Táto zmena ochranného pásma nebude mať žiadny negatívny vplyv na vodné zdroje. Navrhované riešenie výstavby diaľnice vedúcej cez ochranné pásma vodných zdrojov Radol'a a Kysucké Nové Mesto je bez návrhu zmeny rozsahu ich súčasných hraníc.

Výstavbou diaľnice dôjde v oblasti VZ Podháj k likvidácii 2 studní KM-2 a KM-11, ktoré sú nahradené hydrogeologickými vrtmi (studne) KM 16, KM 17 a KM 18. V súčasnej dobe je na odsúhlasení zmena PHO, ktorá bude mimo trasy diaľnice.

Uvedený posudok definuje súbor opatrení na ochranu podzemných vôd počas výstavby diaľnice v jednotlivých ochranných pásmach, ktoré boli zapracované do projektovanej dokumentácie stavby. Jedná sa predovšetkým o opatrenia preventívneho charakteru (monitoring, opatrenia na ochranu vôd pred znečistením, havarijný plán), ale aj konkrétne technické opatrenia na zvýšenie účinnosti ochrany vôd.

### Ochrana podľa osobitných predpisov

V zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách sa záujmové územie nachádza v chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy - Javorníky, vyhlásenej nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. o niektorých chránených oblastiach prírodnej akumulácie vôd. Výstavba cestných komunikácií nespadá do činností, na ktoré sa vzťahuje zákaz podľa ustanovení uvedeného predpisu.

Vplyv prevádzky diaľnice na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia diaľničného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu diaľnice a mostov je riešené zaústením do dažďovej kanalizácie diaľnice a po jej prečistení v odlučovačoch ropných látok bude vyvedená do okolitých recipientov.

### **Vplyvy na pôdu**

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. Zmena celkového záberu pôdy oproti stavu posúdenému v roku 1997 je obtiažne identifikovateľná, nakoľko v správe o hodnotení bol uvedený záber v rámci úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto.

### Zábery pôdy navrhovanej zmeny činnosti

Kataster	zábery celkom v ha	Záber PPF			Záber LPF		
		trvalý záber v ha	dočasný záber v ha	záber do 1 roka v ha	trvalý záber v ha	dočasný záber v ha	záber do 1 roka v ha
Vranie	4,1895	0,0738	0,0186	0	0	0,0020	0
Budatín	9,7245	1,1572	0,0107	1,3549	0,2956	0	0,1604
Považský Chlmec	8,9553	0	0,0011	0	0	0	0,0110
Brodno	43,7517	10,3578	5,7092	1,4859	4,5477	1,2811	0,2294
Rudinka	0,6292	0,2482	0,0374	0,009	0	0	0
Oškerda	8,3152	2,7430	0,0229	0,2761	1,9077	0,3406	0,0120
Budatínska Lehota	8,4102	0	0	0,067	0	0	0,0242
Kysucké Nové Mesto	41,0595	19,4115	1,7670	3,4352	3,4089	0,9385	0,1812
Radol'a	8,5162	0,0227	0,0316	0,1648	0	0	0,0378
Povina	6,9171	3,2190	0,3866	0,0857	0	0	0
Kysucký Lieskovec	3,6977	3,6966	1,1484	0,0211	0	0	0
<b>Celkom</b>	<b>144,1661</b>	<b>40,9296</b>	<b>9,1335</b>	<b>6,8997</b>	<b>10,1599</b>	<b>2,5622</b>	<b>0,6560</b>

### Vplyvy na kvalitu pôdy

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti výstavby, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Stavebnými zásahmi počas výstavby je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí telesa diaľnice a v miestach

rekultivovaných po dočasnom zábere pôdy. Zmeny kvality sa prejavia v závislosti na realizovanej rekonštrukcii a rekultivácii.

Osobitným prípadom potenciálnej kontaminácie pôd sú havárie vozidiel, spojené s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

### **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

Antropické zásahy, ktoré prebiehali v minulosti v riešenom území, mali za následok na mnohých miestach likvidáciu voľnej zelene, čím došlo k zániku hodnotných biotopov. Aj napriek týmto vážnym zásahom do krajiny a do ekosystémov, sa v posudzovanom území vyskytujú biotopy, ktorým je potrebné vzhľadom na silnú antropizáciu územia venovať zvýšenú pozornosť.

Pri hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné brať do úvahy predpokladané vplyvy priame, nepriame, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, dočasné, dlhodobé a trvalé a vplyvy vyvolané počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine)
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.)
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravné sprístupnených oblastiach)

Za najvýznamnejšie z nich je možné považovať najmä fragmentáciu biotopov a usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávať aj po zrealizovaní navrhovanej diaľnice. Je však potrebné ich vhodnými opatreniami minimalizovať.

K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu, mimo vegetačného obdobia. Následne po výrube budú odstránené aj koreňové systémy vyrúbaných drevín. Pôvodná zeleň sa podľa možnosti v miestach, kde plní ochrannú funkciu (hlavne pozdĺž komunikácií), nahradí výsadbou drevín. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou a nutné výrubu budú zrealizované len na základe povolení príslušných úradov.

S drevinami rastúcimi mimo les a bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa ods. č. 3) § 47 zákona na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m<sup>2</sup> sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. Podľa § 48 uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

**Inventarizácia drevín** rastúcich mimo lesa (mimo lesné pozemky) v zábere stavby bola vypracovaná v súlade so znením zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, za účelom vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o povolenie výrubu.

Pri inventarizácii boli dreviny zaradené do veľkostných tried a skupín podľa vyhlášky č. 579/2008 Z.z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Spoločenská hodnota dotknutých drevín bola vyčíslená na základe inventarizácie drevín na hodnotu 3 259 167,92 €.

Inventarizácia jednotlivých drevín rastúcich mimo les v zábere stavby je prehľadne spracovaná za jednotlivé katastrálne územia v dokumentácii „*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les, Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto*“ (Zvädelik, marec 2007).

#### Spoločenská hodnota biotopov

Spoločenská hodnota sa určuje podľa prílohy č. 1 k vyhláške č. 579/2008 Z. z. Zoznam a spoločenská hodnota biotopov národného významu, biotopov európskeho významu a prioritných biotopov, v ktorej je určená finančná náhrada za jednotku plochy (m<sup>2</sup>) biotopu európskeho alebo národného významu. Biotopy sú rozdelené do dvoch častí, v časti A je zoznam biotopov národného významu a v časti B je zoznam biotopov európskeho významu aj s priradeným kódom NATURA, ktorý je totožný s kódmi pre súvislú európsku sústavu chránených území.

Pri inventarizácii boli zistené 3 typy biotopov:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91EO) - prioritný biotop európskeho významu - záber predstavuje 121 943 m<sup>2</sup>,
- Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (kód NATURA 3220) - biotop európskeho významu - záber predstavuje 9 150 m<sup>2</sup>,
- Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd - biotop národného významu - záber predstavuje 35 924 m<sup>2</sup>.

Celková spoločenská hodnota inventarizovaných biotopov európskeho a národného významu, ktoré sa nachádzajú v trase stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto podľa zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov predstavuje 2 648 118,68 €.

Posudzovaná činnosť zasahuje do biotopov národného a európskeho významu. Jedným z nich je aj prioritný biotop európskeho významu (Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy). V porovnaní s pôvodným trasovaním dôjde k miernemu nárastu záberov biotopov na úrovni cca do 5 %, ktoré je spôsobené hlavne vyvolanými investíciami, akými sú napr. úpravy toku Kysuce a preložkami ciest.

**V celom území sa však nenachádza žiadne chránené územie európskeho významu a zvýšeným záberom nedôjde k takým nepriaznivým vplyvom, ktoré by mali za následok narušenie integrity území sústavy NATURA 2000 (v zmysle Smernice o biotopoch, článku 6.3 a 6.4). Zároveň zostanú zachované vyššie uvedené biotopy na podstatnej časti riešeného územia a realizácia navrhovanej činnosti v upravenej forme nebude mať negatívne dopady na integritu celej lokality.**

Prehľad jednotlivých biotopov a záberov je prehľadne spracovaný v DSP - *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu*.

#### **Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz**

Výstavbou diaľnice dôjde k zásahu do scenérie krajiny, a to predovšetkým pri budovaní mohutných telies križovatiek a mostov. V danom prípade môžeme hovoriť o výraznom vplyve najmä na scenériu krajiny. Napriek tomu, že riešené územie je už v súčasnosti vizuálne

exponované existenciou železničnej trate č. 127, cesty I/11, ktorá v úseku pri Brodne 4-pruhová v danom úseku vznikne dominantný prvok v krajine v priestore križovatky Žilina - Brodno, s vetvou preložky cesty I/11. Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné zmierniť atraktívnym architektonickým riešením a vegetačnými úpravami.

Začlenenie diaľnice i ostatných cestných objektov do krajiny bude spočívať predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné i životné prostredie (zachytávanie exhalátov a čiastočne aj hluku). V miestach migrácie zveri bude riešená vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty diaľnice. Uvedené opatrenia zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny.

Oproti pôvodne posúdenému riešeniu dôjde k čiastočnému zlepšeniu stavu z hľadiska vnímania diaľničného telesa obyvateľstvom v priestore medzi Kysuckým Novým Mestom a Radol'ou, kde dôjde k zapusteniu diaľnice tunelom Kysuca.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej a lesnej pôdy a krajinotvornej zelene. Z hľadiska funkčnej štruktúry krajiny, diaľnica len doplní dopravnú funkciu územia, kde sa nachádza cesta I/11 a hlavná železničná trať č.127, t.j. dopravné komunikácie s celoštátnym významom vzhľadom na prepojenie s Českou republikou, resp. Poľskom.

#### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

Trasa diaľnice sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. V území boli navrhovanou diaľnicou D3 identifikované tieto strety s chránenými úzermi, resp. ich ochrannými pásmami:

##### **km 13,350 - Prírodná rezervácia Rochovica**

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 110 m od chráneného územia (ochranné pásmo sa nachádza na západnej strane chráneného územia, mimo posudzovanú činnosť). Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 30 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/50757.

- 1 Vplyvy počas výstavby  
Minimálne - hluková záťaž veľmi malej intenzity.
- 2 Počas prevádzky  
Bariérový efekt smerom k vrchu Brodnianka.

##### **km 13,56 - Prírodná rezervácia Brodnianka**

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 353 m od chráneného územia a 325 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 319 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma.

- 3 Vplyvy počas výstavby  
Priame vplyvy nepredpokladáme.
- 4 Počas prevádzky  
Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica.

##### **km 13,35 - 14,00 - Prírodná pamiatka Kysucká brána**

Chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca. Čo sa týka časti územia na pravom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť (v km 13,35) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 103 m od chráneného

územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/50757. Čo sa týka časti územia na ľavom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť (v km 14,00) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia.

5 Vplyvy počas výstavby

Priame vplyvy nepredpokladáme.

6 Počas prevádzky

Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP predpokladáme jedine vplyv imisií s možným veľmi malým dopadom na chránený geologický odkryv.

V území boli navrhovanou **preložkou cesty I/11** identifikované tieto strety s chránenými územiami, resp. ich ochrannými pásmami:

#### **km 3,12 - Prírodná pamiatka Kysucká brána**

Preložka komunikácie I/11 vedie západne od PP paralelne s trasou D3.

7 Vplyvy počas výstavby

Preložka je navrhovaná v tesnej blízkosti PP. Trasa preložky je v tomto úseku vedená rovnako ako v pôvodnej trase posudzovanej v správe o hodnotení. Stavebná činnosť si vyžiada citlivý prístup, aby nedošlo k priamym zásahom do chráneného územia a bol naďalej zabezpečený prístup k územiu.

8 Počas prevádzky

Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP predpokladáme jedine vplyv imisií s možným veľmi malým dopadom na chránený geologický odkryv.

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadneho prvku sústavy Natura 2000 - územia európskeho významu, chráneného vtáčieho územia a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej trasy D3.

**Najbližšie chránené územia Natura 2000 sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 8,7 - 12,5 km od riešeného územia, z toho dôvodu neočakávame ani kumulatívne vplyvy.**

#### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Navrhovaná zmena trasy diaľnice sa dotýka, resp. križuje niektoré prvky územného systému ekologickej stability, ktoré sú uvedené v dokumentácii ÚSES-u dotknutých krajov, okresov, obcí. Identifikované vplyvy možno charakterizovať podobne ako pre flóru, faunu a ich biotopy a to priamym záberom, resp. vyvolanými stresovými faktormi a vytvorením bariéry pre migráciu živočíchov.

#### **km 15,000; 16,600; 17,200; 18,900; 19,700; 20,270 - nadregionálny biokoridor rieka Kysuca, genofondová lokalita Kysuca (ZA 7)**

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké N. Mesto pretína NRBK Kysuca na 4 miestach v km 15,0, 17,2, 18,9 a 20,3 kde sú navrhnuté mostné objekty. Okrem diaľnice je plánované premostenie aj na dvoch miestach a to v km 16,6 D3 na prepojení ciest I/11 a miestnej komunikácie v km 19,7 D3 na ceste III/01164. Priamych zásahov do GL v súvislosti s realizáciou výstavby diaľnice sa týkajú aj úpravy toku Kysuce.

9 Vplyvy počas výstavby

Vplyvy sa týkajú hlavne priamych zásahov do vodného toku pri výstavbe mostných objektov. Nový zásah v porovnaní s pôvodným návrhom diaľnice predstavujú vyvolané investície - akými sú úpravy toku rieky Kysuca a jej prítokov. Bude nevyhnutné dodržiavať všetky technické opatrenia, aby nedošlo k znečisteniu vodného toku a boli

- minimalizované zásahy do brehových porastov.
- 10 Počas prevádzky  
Vplyv hluku a imisná záťaž v kontaktnej časti, vznik bariérového efektu nebude významnejší ako pri pôvodnej trase. Bariérový vplyv nepredstavuje taký významný zásah do biokoridoru aby došlo k podstatnému zhoršeniu biokoridorových funkcií samotného toku.

**km 13,380 - 14,100 - nadregionálne biocentrum Ľadonhora - Brodnianka (NRBc 3)**

NRBc prechádza v riešenom území z vrchu Brodnianka cez cestu I/11, napája sa na NRBk Kysuca a ďalej prechádza cez vrch Rochovica. Trasa diaľnice križuje v tejto časti územie NRBc.

- 11 Vplyvy počas výstavby  
Diaľnica vedie naprieč biocentra medzi PR Rochovica a PR Brodnianka. V km 13,500 je riešený most nad ŽSR, preto bude bariérový efekt medzi oboma lokalitami na rovnakej úrovni ako v súčasnosti. Trasa D3 ostáva v trase antropicky silno atakovaného územia. Významný bude vplyv hluku na biotu počas stavebných prác.
- 12 Počas prevádzky  
Vplyv hluku a imisná záťaž v kontaktnej časti. Trasovanie preložky cesty I/11 je identické a bariérový efekt tejto cesty bude závisieť od intenzity dopravy, ktorá by mala byť v porovnaní so súčasným stavom podstatne nižšia.

**km 13,275 - 13,730 - genofondové lokality Rochovica (ZA 5) a Brodnianka (ZA 6)**

Trasa D3 prechádza v pôvodnej trase, vzdialenosti sú identické ako pri chránených územiach. Ani jedna z lokalít nie je priamo dotknutá.

- 13 Vplyvy počas výstavby  
Významný bude vplyv hluku na biotu počas stavebných prác.
- 14 Počas prevádzky  
Bariérový efekt medzi oboma lokalitami predĺžený o novú šírku komunikácie a závislý od intenzity dopravy. Významnejšie narušenie biokoridorevej funkcie oproti súčasnému stavu však nepredpokladáme.

**km 15,000 - 15,220 - genofondová lokalita Lužný les pri Rudinke (KM 35)**

Posudzovaná trasa pretína časť GL, ktorá je tvorená lužným lesom v blízkosti toku Kysuce.

- 15 Vplyvy počas výstavby  
Diaľnica zasiahne do brehových ekosystémov v alúviu Kysuce (lúčny biotop v sukcesnom štádiu zárastu vrbinami), dôjde k likvidácii krovitých porastov GL. K zásahom dôjde len v severnej časti GL, pričom zostane naďalej zachovaná podstatná časť lokality. Genofondovou lokalitou preteká potok Neslušanka, ktorý možno zaradiť medzi lokálne biokoridory územia. Vyvolané investície predstavuje aj úprava časti koryta Neslušanky v dĺžke cca 406 m, ako aj pravostrannej hrádze v dĺžke 457 m, cieľom ktorej je ochrana obce Rudina a tiež vodného zdroja proti povodňam.
- 16 Počas prevádzky  
Oproti súčasnému stavu očakávame väčšiu hlukovú a imisnú záťaž ekosystému.

**Lokálne biokoridory**

Okrem potoka Neslušanka, dôjde k úpravám aj na potokoch: Snežnica, Dolinský potok, Vadičovský potok, Povinský potok, a Podhájsky potok. Z pohľadu prvkov ÚSES ich možno zaradiť do kategórie lokálny biokoridor. Citlivo zrealizovanými úpravami koryt uvedených potokov nepredpokladáme zhoršenie ich biokoridorových funkcií.



## **Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme**

Významný vplyv na urbány komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že upravená trasa diaľnice 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.

### ***Priemysel a služby***

Upravená trasa diaľnice D3 sa vyhyba južnej priemyselnej zóne v Kysuckom Novom Meste. Pre jej ďalší rozvoj je dôležité umiestnenie križovatky Kysucké Nové Mesto, ktorá v značnej miere odľahčí súčasnú križovatku v Radoli. Napriek tomu v niektorých miestach vplyvom výstavby diaľnice dôjde k asanácii objektov prevažne nevýrobných služieb.

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 školy, kde sa nachádzajú malé objekty - prečerpávacía stanica a podzemná kalová nádrž, ktoré budú asanované. Pre uvoľnenie staveniska bude asanované jestvujúce opltenie.

V km 17,550 - 17,675 sa nachádza čerpacia stanica pohonných hmôt. Na základe predošlých dohôd je potrebné odstrániť: predajňu benzínovej stanice, prestrešené čerpace stojany, zásobníky pohonných hmôt, ORL a spevnené plochy.

V km 18,000 - 18,100 prechádza trasa pod pôvodným terénom v objekte tunela Kysuca. Tunel bude budovaný v otvorenej jame. Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať objekty ležiace v areáli Automotoklubu v Budatínskej Lehote. Jedná sa o oceľovú halu, účelové sklady, garáže, unimobunky, plechový sklad a opltenie.

V km 18,100 - 18,220 nadväzuje na predchádzajúci úsek v mieste, kde sa nachádza areál strediska údržby SSC Čadca. Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať prevádzkovú budovu, umývaciu betónovú rampu, sklad piesku a iných posypových materiálov s garážami, unimobunky, opltenie a príahlé živé plochy.

### ***Rekreačné využitie územia***

Trasa diaľnice D3, ani preložka cesty I/11 nezasahuje do žiadneho rekreačného areálu, resp. objektu.

Hlavným vplyvom zostávajú úpravy koryta rieky Kysuce, ktorá je vyhľadávaným lovným revírom. Obmedzenie športového rybolovu očakávame najmä počas výstavby diaľnice pri samotných úpravách jej koryta. Stavebný ruch a vibrácie pravdepodobne znemožnia prevádzkovanie športového rybolovu v dotknutých úsekoch.

## **Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky neočakávame.

### **Vplyvy na archeologické náleziská**

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bolo priamo v koridore trasy dokumentovaných 8 archeologických lokalít. Okrem toho boli v okolí trasy zistené ďalšie 2 lokality.

Uvedený počet archeologických nálezísk nemusí byť konečný. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom

stavby, alebo na ploche s predpokladanými archeologickými náleziskami urobiť zisťovací archeologický výskum formou sond pomocou mechanizmu, napr. UDS s plochou lyžicou.

Na dokumentovaných plochách je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v časovom predstihu pred samotnými zemnými prácami. Tým sa predíde nielen zničeniu archeologických situácií, ale zároveň nedôjde k časovým stratám pri budovaní diaľnice.

Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického náleziská podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.

### **Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Vplyvy na významnú geologickú a paleontologickú lokalitu Kysucká brána sú popísané v časti vplyvov na chránené územia.

### **Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy neočakávame.

### **Komplexné zhodnotenie identifikovaných vplyvov na životné prostredie**

#### ***Sumarizácia vplyvov stavby na životné prostredie***

##### *Počas výstavby*

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- vplyv na zastavané územia (Brodno, Rudina, Kysucké Nové Mesto, Radol'a, Budatínska Lehota, Povina)
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- nároky na zdroje surovín
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- vplyvy na biotopy európskeho a národného významu
- kontakt s chráneným územím
- kontakt s archeologickými lokalitami
- výrub stromov
- tvorba odpadov.

##### *Počas prevádzky*

- hluk
- emisie
- bariérový efekt

**Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny v trasovaní diaľnice z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné, resp. v niektorých úsekoch diaľnice priaznivejšie ako boli identifikované pre variant v procese posudzovania.**

Identifikované vplyvy modifikovanej trasy diaľnice (zmeny navrhovanej činnosti) na obyvateľstvo, prírodné prostredie, územné podmienky a urbánny komplex možno na úrovni

súčasného poznania dotknutého územia po vypracovaní podrobných prieskumov v stupni DSP hodnotiť ako únosné v danom životnom prostredí, pričom zmeny v trasovaní diaľnice, ktoré vyplynuli z požiadaviek procesu posudzovania základného variantu (TŠ, EIA, záverečné stanovisko) a zo stanovísk, požiadaviek a pripomienok orgánov, organizácií a obcí počas spracovania DÚR a DSP prispeli k optimalizácii technicko-environmentálneho vedenia trasy diaľnice oproti pôvodnému variantu.

**Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DÚR a DSP, modifikácia trasy diaľnice pri tomto riešení (DSP) dosahuje optimálny súlad medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.**

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať negatívny vplyv stavby na životné prostredie, zdravie a socio-ekonomické prostredie. Najvýznamnejšími sú:

- protihlukové opatrenia,
- opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- náhradné opatrenia z dôvodu asanácií obytných a obslužných objektov,
- atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,
- zníženie prevádzkových rizík.

Niektoré z týchto vplyvov pôsobia kumulatívne so súčasnými aktivitami a procesmi v území. Jedná sa predovšetkým o kumulatívny vplyv hluku a emisií z cestnej dopravy. Kumulatívny vplyv s ostatnými plánovanými činnosťami v území v súčasnosti nie je známy.

Uvedené vplyvy budú zmiernené, resp. eliminované súborom technických, organizačných a zmierňujúcich opatrení.

### **Porovnanie variantov**

Úpravy vedenia diaľnice možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s obdobnými vplyvmi na životné prostredie, ako boli identifikované v procese posudzovania v roku 1997. Modifikovaná trasa diaľnice, ktorá je vedená v úzkom koridore ako pôvodný variant, však bola optimalizovaná a prispela tak pozitívne k zníženiu negatívnych vplyvov najmä v priestore mesta Kysucké Nové Mesto, kde je najvýraznejšou zmenou trasovanie diaľnice v km 17,794 - 18,378 hĺbeným tunelom za účelom eliminácie kumulatívnych vplyvov v relatívne malom priestore obce Radol'a, mesta Kysucké Nové Mesto a časti Budatínska Lehota. K ďalším pozitívam priradíme rozsah protihlukových opatrení.

Zvýšenie negatívneho vplyvu na životné prostredie oproti pôvodnému riešeniu nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti. Celkovo tak možno modifikovaný variant rýchlostnej cesty D3 považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejší. Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny v trasovaní diaľnice z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné. Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DÚR a DSP, modifikácia trasy diaľnice v predmetnom úseku predstavuje vyvážené riešenie medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

## **Opatrenia na ochranu životného prostredia**

### Zmierňujúce opatrenia

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov diaľnice na životné prostredie, zdravie a socio-ekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o:

- *opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,*
- *opatrenia na zníženie prašnosti a hluku počas výstavby,*
- *opatrenia na zníženie rizík vyplývajúcich z interakcie stavby s horninovým prostredím,*
- *atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,*
- *zníženie bariérového efektu,*
- *archeologický prieskum,*
- *zníženie prevádzkových rizík.*

Ďalej je potrebné dodržať opatrenia vyplývajúce z procesu posudzovania, uvedené v Záverečnom stanovisku s dôrazom na minimalizáciu vplyvov na obyvateľov počas výstavby.

### **Náhrady**

Súčasťou realizácie diaľnice D3 sú aj náhrady za majetkovú ujmu trvalého záberu pozemkov, demolácie objektov, nevyhnutný výrub drevín a náhrady za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby na dočasne zabratom PPF a LPF.

### **Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou**

Mestský úrad v Žiline listom č. 36828/2012-68991/2012-OHA-Krj zo dňa 17.12.2012 potvrdil súlad územnoplánovacej dokumentácie Mesta Žilina so zmenou navrhovanej činnosti a súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok.

Mestský úrad v Kysuckom Novom Meste listom č. 3217/12/03 zo dňa 7.12.2012 potvrdil súlad územnoplánovacej dokumentácie Kysucké Nové Mesto so zmenou navrhovanej činnosti a súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok.

### ***Vyjadrenie dotknutého štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny***

#### **Obvodný úrad životného prostredia v Žiline, list č. 1900/2013/326 z 21.02.2013**

V stanovisku uvádza, že zmena navrhovanej činnosti je vedená v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona o ochrane prírody a krajiny. Požaduje dodržať podmienky (výstavbu ekoduktu) ako uviedol k tejto problematike v liste zo dňa 21.09. 2012.

#### **Obvodný úrad životného prostredia v Žilina list č. 1900/2013/322 zo dňa 21.1.2013**

Z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny požaduje naprojektovať ekodukt cca v km 21,9-22,0 ako kompenzáciu negatívnych vplyvov výstavby diaľnice na migráciu zveri a ÚSES

### ***Stanovisko verejnosti***

Verejnosť sa k *Oznámeniu o zmene* počas doby pripomienkovania nevyjadrila, ani nezaslala stanovisko.

Toto vyjadrenie je podkladom pre konania podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.

S pozdravom

**RNDr. Gabriel Nižňanský**

**riaditeľ odboru**

**Na vedomie**

1. MDV a RR SR, Oddelenie regulácie pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
2. Obec Rudinka, obecný úrad, Rudinka 118, 023 31 Rudina
3. Obec Radoľa, obecný úrad, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radoľa
4. Mesto Kysucké Nové Mesto, Mestský úrad, Nám. slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto (aj pre MČ Budatínska Lehota a MČ Oškerda)
5. Obec Kysucký Lieskovec, obecný rad, Kysucký Lieskovec 129, 023 34 Kysucký Lieskovec
6. Mesto Žilina, Mestský úrad, Nám. obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina (aj pre MČ Považský Chlmec, MČ Brodno, MČ Budatín, MČ Vranie)
7. Obec Povina, obecný úrad, dom č. 155, 023 33 Povina