



# 8A

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK v realizácii JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

NÁZOV STAVBY				
<b>DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO</b>				
OBJEDNÁVATEĽ				
		Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava		
PROJEKTANT				
		DOPRAVOPROJEKT, a.s. Kominárska 141/2,4 Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03		
		HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU	Ing. Peter Božík	
		ČÍSLO ZÁKAZKY	7809-00	
		PODPIS	<i>Ing. Peter Božík</i>	
PROJEKTANT OBJEKTU		DOPRAVOPROJEKT, a.s., divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava		
		ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	Ing. Ján Longa	
		VYPRACOVAL	RNDr. Dorota Martinková	
		KONTROLOVAL	Ing. Ján Longa	
		IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY	D3ZK-00000-C-DSP-8A000-X	
KRAJ: ŽILINSKÝ		OKRES: Žilina, Kysucké Nové Mesto	DÁTUM	02.2021
KATASTRÁLNE ÚZEMIE: Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno, Radoľa, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota			FORMÁT	
NÁZOV ČASTI			MIERKA	
OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI			STUPEŇ PD	8A
			Č. ZÁKAZKY	7809-01
			Č. SÚPRAVY	Č. PRÍLOHY

## OBSAH

<b>I.</b>	<b>ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI</b>	<b>3</b>
I.1	Názov	3
I.2	Identifikačné číslo	3
I.3	Sídlo	3
I.4	Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	3
I.5	Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:	3
<b>II.</b>	<b>NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI</b>	<b>4</b>
<b>III.</b>	<b>ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI</b>	<b>4</b>
III.1	Umiestnenie navrhovanej činnosti	4
III.2	Opis technického a technologického riešenia	7
III.3	Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	43
III.4	Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	44
III.5	Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	44
III.6	Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	44
<b>IV.</b>	<b>VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH</b>	<b>81</b>
IV.1	Vplyvy na obyvateľstvo	81
IV.2	Vplyvy na horninové prostredie a reliéf	85
IV.3	Vplyvy na klimatické pomery	86
IV.4	Vplyvy na ovzdušie	88
IV.5	Vplyvy na vodné pomery	88
IV.6	Vplyvy na pôdu	92
IV.7	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	93
IV.8	Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	101
IV.9	Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	101
IV.10	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	102
IV.11	Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme	103
IV.12	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	108
IV.13	Vplyvy na archeologické náleziská	109
IV.14	Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	109
IV.15	Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)	109
<b>V.</b>	<b>VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE</b>	<b>110</b>
V.1	Základné údaje o navrhovateľovi	110
V.2	Názov zmeny navrhovanej činnosti	110
V.3	Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti	110
V.4	Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti	110
V.5	Vplyvy stavby na zložky životného prostredia a na obyvateľstvo	112
V.6	ZÁVER	116
<b>VI.</b>	<b>PRÍLOHY</b>	<b>119</b>
VI.1.	Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona	119
VI.2.	Mapové prílohy	119
VI.3.	Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	119

<b>VII. DÁTUM SPRACOVANIA</b>	<b>120</b>
<b>VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA</b>	<b>120</b>
<b>IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA</b>	<b>120</b>

## **OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

### **I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

#### **I.1 NÁZOV**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

#### **I.2 IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO**

35 919 001

#### **I.3 SÍDLO**

Dúbravská cesta 14  
841 04 Bratislava

#### **I.4 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA**

Ing. Miloš Vicena  
Investičný riaditeľ  
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.č.:02/583 111 11  
e-mail: milos.vicena@ndsas.sk

#### **I.5 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE:**

Obstarávateľ:  
Mgr. Ivan Gabauer  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.  
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.: 0911 048 580  
e-mail: [ivan.gabauer@ndsas.sk](mailto:ivan.gabauer@ndsas.sk)

Spracovateľ:  
RNDr. Dorota Martinková  
DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3  
Tel.č.: 02/502 34 284; mobil: +421 915 843 007  
e-mail: martinkova@dopravoprojekt.sk

## II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

### ***Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto***

## III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

### **III.1 UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

Kraj: Žilinský

Okres: Žilina, Kysucké Nové Mesto

Mestá a obce: Žilina, Kysucké Nové Mesto, Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec,

Katastrálne územie: Žilina (Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno),

Kysucké Nové Mesto (Budatínska Lehota, Oškerda) Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec

Objekty stavby Diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto budú zrealizované na nasledovných pozemkoch (*prevzaté z: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z., Geoconsult spol s.r.o., 01/2013*):

Katastrálne územie Považský Chlmec

KN-E: 2131, 2132, 2435, 2389/1, 2390/1

KN-C:

Katastrálne územie Brodno

KN-E: 480, 494, 494, 502, 502, 503, 503, 503, 503, 504, 504, 504, 505, 505, 505, 506, 506, 506, 508, 508, 508, 509, 509, 510, 510, 510, 511, 511, 511, 512, 512, 512, 515, 515, 515, 515, 516, 516, 517, 517, 518, 518, 583, 583, 631, 343/2, 343/2, 344/2, 344/2, 344/6, 344/6, 345/2, 345/2, 345/3, 345/3, 345/6, 345/6, 346/2, 346/2, 346/3, 346/3, 346/6, 346/6, 346/7, 346/7, 347/10, 347/10, 347/3, 347/3, 347/4, 347/4, 348/3, 348/3, 349/3, 349/3, 349/4, 349/4, 350/3, 350/4, 351/3, 351/4, 352/10, 352/9, 353/3, 353/4, 354/3, 354/4, 354/9, 355/3, 356/3, 357/3, 357/3, 357/4, 366/5, 366/7, 366/8, 367/5, 367/8, 368/1, 368/5, 368/6, 368/7, 369/3, 369/8, 370/2, 370/3, 370/3, 370/4, 370/7, 370/8, 370/8, 371/2, 371/2, 371/3, 371/3, 371/3, 371/4, 371/7, 371/8, 371/8, 371/9, 372/2, 372/2, 372/3, 372/4, 372/4, 373/1, 373/5, 373/5, 373/6, 373/6, 373/7, 374/1, 374/1, 374/2, 374/3, 374/3, 374/4, 374/5, 374/9, 374/9, 375/1, 375/1, 376/1, 376/1, 376/3, 376/3, 377/1, 377/1, 377/1, 377/1, 377/2, 377/2, 377/3, 377/3, 377/4, 377/4, 378/1, 378/1, 378/3, 378/3, 378/3, 379/1, 379/1, 379/1, 380/1, 380/1, 380/1, 380/1, 380/2, 380/2, 380/2, 380/3, 380/3, 380/4, 380/5, 381/2, 381/2, 401/3, 424/1, 424/2, 435/1, 435/1, 435/2, 435/2, 435/2, 436/2, 436/2, 437/1, 437/1, 439/1, 439/1, 439/1, 439/2, 439/2, 439/2, 440/2, 440/2, 440/2, 441/1, 441/1, 441/1, 441/2, 441/2, 441/2, 442/1, 442/1, 442/1, 442/2, 442/2, 442/2, 442/3, 442/3, 442/3, 443/1, 443/1, 443/1, 443/2, 443/2, 443/2, 443/4, 443/4, 443/4, 444/1, 444/1, 444/1, 445/1, 445/1, 445/1, 447/1, 447/1, 447/1, 451/1, 451/1, 451/1, 452/2, 452/2, 452/2, 454/1, 454/1, 454/1, 460/1, 463/1, 464/5, 467/1, 467/5, 472/1, 478/2, 479/3, 481/1, 487/1, 489/1, 489/1, 490/4, 490/4, 491/1, 492/11, 492/6, 492/7, 493/2, 493/3, 493/4, 495/1, 496/2, 496/3, 507/2, 507/2, 507/2, 513/1, 513/1, 513/1, 513/2, 513/2, 513/2, 513/2, 519/1, 519/2, 521/4, 530/2, 531/1, 531/2, 539/2, 541/2, 541/5, 543/2, 544/5, 545/2, 545/5, 545/8, 546/11, 546/5, 546/8, 547/1, 547/2, 547/3, 547/8, 548/2, 550/2, 551/4, 552/3, 553/2, 554/2, 555/2, 555/5, 555/7, 556/2, 556/5, 557/2, 557/2, 558/2, 558/3, 559/5, 560/2, 561/2, 562/10, 562/10, 562/11, 562/2, 562/4, 562/4, 562/5, 562/9, 562/9, 563/1, 563/1, 563/2, 563/6, 563/6, 564/1, 564/1, 564/2, 564/6, 564/6, 565/2, 565/3, 565/3, 565/3, 566/4, 566/4, 566/5, 566/8, 566/9, 566/9, 567/1, 567/1, 567/5, 567/6, 567/6, 568/6, 568/6, 569/2, 569/3, 569/3, 570/1, 570/1, 570/2, 570/3, 570/4, 570/4, 570/5, 570/5, 571/1, 571/1, 571/2, 571/3, 571/4, 572/1, 572/2, 573/1, 573/2, 573/3, 573/4, 574/1, 574/2, 574/3, 574/4, 575/1, 575/2, 575/3, 575/4, 576/3, 576/4, 577/1, 577/1, 577/2, 577/3, 577/4, 577/4, 577/5, 577/5, 577/6, 577/7, 578/1, 578/2, 578/2, 578/5, 579/1, 579/1, 579/2, 579/3, 579/4, 579/4, 579/5, 579/5, 579/6, 580/5, 580/6, 580/6, 581/1, 581/10, 581/10, 581/2, 581/2, 581/3, 581/3, 581/4, 581/5, 581/6, 581/6, 581/8, 581/9, 582/4, 582/4, 582/5, 582/5, 582/7, 582/7, 584/1, 584/1, 584/2, 584/2, 584/3, 584/3,

585/3, 585/3, 585/4, 585/4, 586/1, 586/1, 586/3, 586/3, 587/1, 587/1, 587/2, 587/2, 588/1, 588/1, 589/1, 589/1, 592/1, 593/1, 615/23, 615/24, 615/30, 615/30, 622/16, 622/17, 622/18, 622/19, 622/19, 622/19, 622/20, 622/20, 622/20, 622/23, 622/23, 633/1, 633/1, 726/1

KN-C: 517, 700, 701, 702, 707, 708, 709, 710, 715, 903, 960, 960, 960, 1014, 1211, 1013/36, 1013/36, 1013/36, 1013/38, 1013/38, 1013/38, 1013/38, 1013/38, 1013/41, 1013/42, 1013/44, 1013/44, 1013/44, 1013/44, 1013/47, 1013/47, 1013/47, 1013/47, 1013/49, 1015/16, 1015/17, 1015/17, 1015/17, 1154/2, 1160/25, 1160/26, 1160/27, 1160/28, 1160/29, 1160/3, 1160/3, 1160/30, 1160/31, 1165/13, 1165/13, 1165/14, 1165/14, 1167/1, 1167/17, 1167/18, 1167/19, 1167/5, 1169/2, 1170/2, 1171/4, 1173/15, 1174/11, 1176/17, 1176/18, 1176/18, 1176/18, 1176/19, 1201/18, 1201/18, 1205/1, 1205/1, 1205/1, 1205/1, 1205/1, 1205/2, 1206/1, 1206/1, 1206/1, 1206/5, 1206/5, 1220/100, 1220/101, 1220/103, 1220/104, 1220/104, 1220/104, 1220/104, 1220/104, 1220/104, 1220/109, 1220/109, 1220/109, 1220/110, 1220/110, 1220/122, 1220/122, 1220/123, 1220/123, 1220/125, 1220/125, 1220/128, 1220/128, 1220/128, 1220/128, 1220/95, 1220/95, 1220/98, 1220/98, 515/5, 515/8, 515/8, 518/2, 518/2, 621/1, 683/2, 685/2, 687/2, 691/2, 692/2, 695/2, 696/2, 699/2, 721/1, 723/1, 723/1, 723/2, 723/2, 723/3, 723/3, 725/1, 725/2, 725/2, 729/2, 730/2, 731/2, 732/2, 733/2, 735/1, 735/8, 737/1, 739/8, 740/2, 743/2, 744/2, 747/2, 748/2, 749/1, 752/2, 753/2, 754/2, 755/2, 757/2, 759/1, 760/2, 761/2, 764/2, 765/2, 765/4, 768/2, 769/2, 774/1, 775/10, 777/12, 783/1, 784/1, 784/1, 784/1, 784/2, 784/2, 784/6, 784/6, 784/6, 784/6, 784/7, 784/8, 784/8, 784/8, 904/8, 907/2, 912/1, 912/1, 913/2, 913/2, 919/2, 920/2, 921/2, 923/1, 923/2, 923/5, 927/2, 929/2, 958/2, 958/2, 958/2

Katastrálne územie Budatín

KN-E: 459, 459, 459, 456/2

KN-C: 1003/1, 604/20, 605/1, 605/1, 605/1, 605/3, 605/3, 605/3, 605/3, 605/4, 605/6, 606/1, 606/1, 606/1, 612/7

Katastrálne územie Vranie

KN-E: 1067, 1068, 1092, 1147/2, 1173, 1176

KN-C: 782/2

Katastrálne územie Rudinka

KN-E: 3104, 3236, 3236, 3354, 3103/1, 3171/1, 3351/3, 3352/1, 3352/2, 3362/1, 3366/1

KN-C:

Katastrálne územie Ožkerda

KN-E: 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 132/2

KN-C: 11/2, 14/2, 17/2, 18/2, 19/2, 20/2, 22/2, 412/1, 412/2, 413/18, 413/3, 413/4, 414/13, 414/14, 55/3, 55/5

Katastrálne územie Radofa

KN-E: 173, 1820/1

KN-C: 1972, 1975, 168/8, 173/2, 173/3, 175/1, 175/11, 175/7, 188/7, 1962/2, 1962/3, 2594/3, 2594/7

Katastrálne územie Kysucké Nové Mesto

KN-E: 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 935, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1182, 1185, 1186, 1187, 1188, 1189, 1190, 1191, 1192, 1193, 1194, 1195, 1215, 1216, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221, 1222, 1224, 1225, 1226, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231, 1232, 1233, 1234, 1235, 1236, 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1266, 1267, 1268, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1275, 1276, 1277, 1278, 1301, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345, 1346, 1347, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1374, 1375, 1376, 1382, 1383, 1384, 1385, 1386, 1387, 1388, 1389, 1390, 1391, 1393, 1394, 1395, 1396, 1407, 1408, 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428, 1429, 1430, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1448, 1449, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1559,

1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1669, 1900, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1913, 1914, 1915, 1937, 1938, 1945, 1952, 1953, 1954, 1961, 1968, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 2016, 2017, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2145/1, 2232/21, 2233/1, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3107, 3108, 3109, 3219, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 4567, 4568, 4569, 4648, 6009, 6010, 6011, 6018, 6025, 6027, 6028, 6030, 6037, 6104, 6113, 6114, 6125, 6130, 1196/2, 1204/2, 1205/2, 1206/2, 1207/2, 1208/2, 1209/2, 1210/1, 1210/2, 1211/1, 1212/1, 1213/1, 1214/1, 1223/1, 1223/2, 1392/1, 1392/2, 1416/1, 1417/1, 1418/1, 1419/1, 1518/21, 1518/22, 1786/21, 1786/22, 1849/1, 1852/1, 1855/1, 1856/1, 1857/1, 1858/1, 1865/1, 1866/11, 1866/21, 1867/1, 1868/1, 1869/1, 1870/1, 1871/1, 1872/1, 1873/1, 1874/1, 1875/1, 1876/1, 1877/1, 1878/1, 1879/1, 1880/1, 1881/1, 1882/1, 1883/1, 1884/1, 1885/1, 1886/1, 1887/1, 1888/1, 1889/1, 1890/11, 1890/21, 1891/1, 1892/1, 1893/1, 1894/1, 1895/1, 1896/1, 1897/1, 1898/1, 1899/1, 1901/1, 1967/1, 1967/2, 1967/3, 1967/4, 1969/1, 1969/2, 1969/2, 1993/1, 1993/2, 1993/3, 2065/1, 2065/2, 2145/1, 2145/9, 3099/1, 3099/2, 3110/10, 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, 3218/1, 3220/1, 3221/1, 3222/1, 3223/1, 3224/1, 3225/1, 3226/1, 3227/1, 3228/1, 3229/1, 3230/1, 3231/1, 3232/1, 3233/1, 3234/1, 3235/1, 3236/1, 3237/1, 3238/1, 3239/1, 3240/1, 3241/1, 3242/1, 3243/1, 3249/1, 3249/2, 3266/13, 3267/1, 4960/11, 4960/12, 4960/13, 4961/11, 4962/11, 4963/11, 4964/11, 4965/11, 4980/1, 4998/17, 6007/3, 6008/1, 6021/1, 6046/3, 6049/1, 943/1, 944/1

KN-C: 4989, 1047/1, 1478/7, 1487/3, 1489/1, 1489/2, 1489/3, 1576/5, 1630/11, 1703/13, 1703/14, 1703/14, 1703/15, 1703/16, 1703/17, 1703/21, 1703/23, 1774/52, 1928/18, 1928/182, 1928/183, 1928/85, 1928/86, 1928/89, 1928/90, 2145/1, 2145/9, 2232/19, 2232/21, 4732/2, 4932/1, 4932/9, 4970/3, 4986/8, 4994/1, 4998/1

Katastrálne územie Budatínska Lehota

KN-C: 5, 8, 94, 95, 1383, 7/1, 7/2, 7/3, 1385/1, 1385/9, 1386/1, 1386/2

Katastrálne územie Povina

KN-E: 351, 352, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 372, 373, 374, 385, 386, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 458, 459, 461, 462, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 495, 496, 497, 498, 499, 504, 505, 511, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 682, 1993, 2016, 5001, 5034, 2010/1, 2010/2, 2010/3, 2010/4, 350/1, 350/2,

KN-C: 45, 48, 2618/133, 46/1, 72/1, 72/2, 73/1, 73/2

Katastrálne územie Kysucký Lieskovec

KN-E: 4618, 4619, 4620, 4621, 4622, 4623, 4624, 4625, 4626, 4627, 4631, 4632, 4633, 4634, 4635, 4636, 4637, 4638, 4639, 4640, 4693, 4719, 4731, 4763, 4766, 4767, 4768, 4775, 4776, 4788, 4789, 4790, 4791, 4793, 4794, 4795, 4796, 4797, 4798, 4799, 4800, 4801, 5000, 5021, 25187, 25188, 604/1, 605/1

KN-C: 2614/1, 2614/6

## **III.2 OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA**

### **III.2.1 Opis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie**

Úsek diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto je súčasťou pôvodne posudzovanej stavby diaľnice **D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto (ENVICONSULT Žilina, 1997)**.

Záverečné stanovisko na túto stavbu vydalo Ministerstvom životného prostredia (ďalej len MŽP SR) dňa 27. 07. 1998. V Záverečnom stanovisku MŽP SR odporučilo pre ďalšiu prípravu okrem Variantu C aj Variant I s alternatívou úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600.

Vzhľadom na vyriešenie dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11, zasahuje trasa navrhovanej zmeny aj do úseku nadväzujúcej stavby D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (cca km 23,0 – 24,0 D3), ktorý je súčasťou pôvodne posudzovaného úseku stavby **D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (ENVICONSULT Žilina, 05/1999)**.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité bolo vydané dňa 03.11.2000. Jeho platnosť bola predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 8351/06-7.3/ml zo dňa 08.08.2006. Opätovne bola jeho platnosť predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 734/08-3.4/ml zo dňa 05.02.2008.

Na stavbu **Diaľnica D3 (D18) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto** bolo vydané rozhodnutie o umiestnení stavby 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:

- **I. úsek Hričovské Podhradie - Žilina (Strážov)**
- **II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto**

II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto sa ďalej rozdelil na dve samostatné časti:

- **I. časť Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno)**
- **II. časť Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto**

Došlo aj 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**.

V roku 2000 bola spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) pre úsek Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (Geoconsult spol s.r.o.), avšak objednávateľ v tom čase nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

Z dôvodov legislatívnych zmien a presunu kompetencií zo štátnej správy na samosprávu, boli na stavbu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto vypracované nové dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie:

- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2006;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2007;
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ – doplnenie, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 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.

Na aktualizovanú dokumentáciu na stavebné povolenie (DSP), navrhovateľ nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia. Bolo však vydané stavebné povolenie pre tie objekty stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ktoré tvoria tzv. dočasné napojenie stavby D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno),



stavebné povolenie vydalo dňa 7.8.2015 MDVaRR SR pod číslom 12613/2015/SCDPK/48047 a nadobudlo právoplatnosť dňa 21.9.2015.

Vzhľadom na zmeny technického riešenia 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 k zmenám, ktoré boli posúdené v „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ (Geoconsult spol s.r.o., s.r.o. 01/2013).

MŽP SR v zisťovacom konaní podľa §18 zákona č. 24/2006 Z. z. vydalo vyjadrenie č. 4559 /2013-3.4/ml zo dňa 25. 03. 2013, podľa ktorého, cit.: „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“.

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.

Táto zmena si vyžiadala vypracovanie samostatného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti: „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“, ktoré vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. 10/2016.

MŽP SR vydalo Rozhodnutie v zisťovacom konaní č. 8296/2016-1.7/rs zo dňa 13.12.2016, v ktorom sa konštatuje, že, cit.: „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.

V roku 2016 bola vypracovaná štúdia na stavbu: Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (CEMOS, s.r.o., 03/2016), predmetom ktorej bolo preveriť možnosť prehodnotenia realizácie diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto so zmenou nivelety z tunelového riešenia na estakádu (v km 16,880 – 19,280) bez zmeny smerového vedenia trasy, súčasne za predpokladu rešpektovania niektorých jestvujúcich objektov, ktoré sa nachádzajú v trase budúcej diaľnice D3 (čerpacie stanice pohonných látok Radoľa a objektov Strediska údržby ŽSK).

Štúdia sa stala podkladom pre vypracovanie Zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“), ktorý vypracovala spoločnosť ENVICONSULT spol. s.r.o. Žilina 06/2016 a následne Správy o hodnotení („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“), ktorú vypracovala spoločnosť EPIS, s.r.o. Bratislava, 05/2017.

V Záverečnom stanovisku č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 MŽP SR na základe výsledkov procesu posudzovania súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti a odporúča realizáciu stavby vo variante 1 povrchový variant (subvariant 1A).

Následne bola vypracovaná projektová dokumentácia „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020), v ktorej boli zapracované podmienky záverečného stanoviska.

V roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017 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., 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., s.r.o. 02/2020).

MŽP SR vo svojom Rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní č. 6998/2020-1.7/rc-R zo dňa 9.6.2020 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.

#### **Prehľad doterajšej technickej dokumentácie**

Proces projektovej prípravy navrhovanej stavby a posudzovania jej vplyvov na ŽP v zmysle zákona trvá už vyše 20 rokov.

Príprava predmetnej stavby bola v predchádzajúcom období spracovaná v nasledujúcej technickej dokumentácii:

- Dokumentácia pre územné rozhodnutie stavby „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 1998;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto, II. časť Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2000;
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2006;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2007;
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ – doplnenie, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2009;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 2011;
- Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie), DSP, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 10/2014.
- Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Štúdia, vypracoval CEMOS, s.r.o., Bratislava, 03/2016;
- Aktualizácia dokumentácie na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 02/2020
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3“ vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020.

**Vplyvy predmetnej stavby na životné prostredie** boli vyhodnotené v nasledujúcich dokumentáciách:

- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval ENVICONSULT Žilina, 1997;

- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“, vypracoval ENVICONSULT Žilina, 1999;
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 01/2013,
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., 08/2014,
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti 09.2016 podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., 10/2016,
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, Zámer, vypracoval ENVICONSULT spol. s.r.o. Žilina, 06/2016
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, Správa o hodnotení vplyvov, vypracoval EPIS s.r.o. Bratislava, 05/2017
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač“, vypracoval Geoconsult spol s.r.o. Bratislava, 02/2020
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020.

### **III.2.2 Opis technického riešenia navrhovanej zmeny**

*Vypracované na podklade: Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013), Zmena D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku km 16,880 po km 19,280 D3, Oznámenie o zmene (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020, ) Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult, 02/2020), Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie) (DOPRAVOPROJEKT, 10/2016)*

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 modifikácia trasy diaľnice oproti technickému riešeniu vstupujúcemu do procesu posudzovania (EIA) v rozhodujúcich objektoch vyvolaná z nasledovných dôvodov:

- Trasa diaľnice rešpektovala pôvodne požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR (z 27.7.1998) so zásadným riešením zapustenia diaľnice pod terén (tunel Kysuca). V priebehu spracovania projektovej dokumentácie, s ohľadom na nové zistené skutočnosti, z dôvodu, že tunelový variant diaľnice pri Kysuckom Novom Meste je technicky veľmi náročný (vzhľadom na determinované hydrogeologické podmienky), bola navrhnutá zmena diaľnice D3 v úseku km 16,880 po km 19,280 D3, ktorá znamenala vedenie trasy D3 v tomto úseku formou estakády. Vplyvy Zmeny boli vyhodnotené v Správe o hodnotení vplyvov (EPIS, spol s.r.o., 05/2017) a následne posúdené MŽP SR, ktoré vydalo Záverečné stanovisko MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 a pre realizáciu odporúčalo povrchový variant so zachovaním existujúcej ČSPL pod mostným objektom - variant 1A .
- Trasa diaľnice je v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prispôsobená 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 prírody 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. Na základe usmernenia Ministerstva dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií z roku 2017, NDS, a.s. rozhodla pokračovať v príprave diaľničného privádzača

v Kysuckom Novom 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 stavbu privádzača bola vypracovaná projektová dokumentácia aktualizácia DSP (Geoconsult spol s.r.o. 02/2020) stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“. Na jej podklade bolo vypracované „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). Oznámenie o zmene vyhodnotilo vplyvy nasledujúcich objektov stavby privádzača:

Objekt	Názov objektu
021	Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste
025	Rekultivácia dočasných záberov
025.1	Rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Radoľa (lesný pozemok)
036	Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
113	Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke
117.1	Cestná dopravná signalizácia
137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste
160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy (len v rozsahu potrebnom pre stavbu privádzača)
161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy (len v rozsahu potrebnom pre stavbu privádzača)
162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií (len v rozsahu potrebnom pre stavbu privádzača)
231	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou
232	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3
246	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR
276	Zárubný múr na časti stavby č.113
304	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo
305	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo
376	Úprava Dolinského potoka
376.1	Premostenie Dolinského potoka
524	Úprava kanalizácií v mieste okružnej križovatky
543	Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3
591	Úprava miestneho vodovodu v mieste okružnej križovatky
680	Preložka prípojky VN k TS Penta km 0,920 prepojenia c.I/11 a MK
681	Osvetlenie okružnej križovatky
684	Preložka VN 22 kV km 0,760 prepojenia c.I/11 a MK
718	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900
718-01	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - dočasná úprava
718-02	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - definitívna úprava
718-03	Úprava ZOK ŽSR
729	Úprava DOK vedenia
747	Prekládka TF kábla v km 0,100 privádzača KNM - juh
748	Úprava TF metalického vedenia
784	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900
790	Prekládka DK a DKK v km 0,100 privádzača KNM - juh
803	Úprava VTL plynovodu v km 1,330 prepojenia c.I/11 a MK
804	Preložka STL plynovodu v km 0,958 prepojenia c.I/11 a MK
829	Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500
833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11 (len v rozsahu potrebnom pre stavbu privádzača)

- Pre potreby sprevádzkovania tunela Považský Chlmec (úseku D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno)) bolo riešené dočasné napojenie (Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, dočasné napojenie, DRS, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2014), ktoré začína v km 11,100 D3 a končí v km 11,657 D3 (pôvodný začiatok úseku diaľnice je v km 11,100). Navrhované riešenie bolo predmetom Oznámenia

o zmene navrhovanej činnosti (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 10/2016), ktoré vyhodnotilo vplyv objektov dočasného napojenia:

Objekt	Názov objektu
103	Diaľnica D3 km 11,100-22,300
112	Preložka cesty I/11
279	Ochranný múr na c.I/11 km 0,125-0,280 vľavo
283	Protihluková stena na preložke c.I/11 km 0,420-0,620 vľavo
303	Clona proti oslneniu na trase A km 0,370-0,510 vpravo
792	Informačný systém diaľnice
792-01	Informačný systém diaľnice – technologická časť

Úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec a dočasným napojením je v prevádzke už od novembra 2017.

- 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/2053 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 Q100 (ochranné hrádze, úprava koryta Kysuce, úprava prítokov Kysuce a pod.).

### **Diaľnica D3**

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. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistraly v smere sever - juh.

Predmetný úsek diaľnice sa nachádza v okrese Žilina a Kysucké Nové Mesto. V súčasnosti sa celý objem cestnej premávky v predmetnom dopravnom úseku realizuje po c. I/11. Z prognózy dopravy vyplýva, že v prípade nerealizovania diaľnice dosiahne intenzita dopravy na najzaťaženejších úsekoch hodnoty, ktoré si vyžadujú rekonštrukciu c. I/11 na štvorpruhovú komunikáciu.

Umiestnenie trasy diaľnice D3 v trase Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto bolo jednoznačne stanovené v predchádzajúcich dokumentáciách na základe stanoviska posudzujúceho orgánu MŽP SR a rozhodnutím o umiestnení stavby (ÚR).

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

Diaľnica D3 nadväzuje na začiatku úseku na úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno). Pre potreby sprevádzkovania tunela Považský Chlmec bolo riešené dočasné napojenie, ktorým je zabezpečené napojenie novovybudovaného diaľničného úseku na jestvujúcu cestu I/11 a zároveň umožnené odbočenie cieľovej dopravy do Žiliny. Úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec je v prevádzke od novembra 2017.

Začiatok úseku stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je po sprevádzkovaní tunela Považský Chlmec v km 11,650 (resp. presne 11,657) D3. 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 pokračuje diaľnica v trase cesty I/11, ktorá je t. č. vybudovaná v kategórii C 24,5/80. V tejto trase pokračuje diaľnica západným okrajom Brodna až po Kysuckú bránu, kde križuje mostným objektom železničnú trať Žilina - Čadca, ide v súbehu s cestou I/11 a Kysucou, ktorú križuje v oblasti obce Oškerda. Prechádza na pravý breh Kysuce, ide v súbehu s riekou Kysuca. V oblasti motorestu Skalka je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto. Za križovatkou Kysucké Nové Mesto (s privádzačom) trasa ďalej prechádza medzi čistiarnou odpadových vôd v KNM a riekou Kysuca, križuje riekou Kysuca a dostáva sa do ľavostrannej inundácie rieky Kysuca medzi riekou a cestou I/11, Na úrovni Kysuckého Nového Mesta dochádza v súlade so Záverečným stanoviskom MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.04.2018 k zmene vo výškovom vedení diaľnice D3 z tunelového riešenia **na riešenie povrchové s mostným objektom pri zachovaní jestvujúcej ČSPL v Radoli**, trasa križuje cestu III/2053 Radofa – Kysucké Nové Mesto, 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, dostáva sa na pravý breh do priestoru lesoparku. V ďalšom vedení pokračuje extravilánom po pravom brehu Kysuce. Po prekrižovaní Podhájskeho potoka a rieky Kysuca 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 po úprave začiatku úseku (do km 11,657) je **10,643 km**.

V rámci Zmeny DÚR diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku **od km 16,880 po km 19,280** došlo k nasledujúcim zmenám v technickom riešení stavby:

- Zmeny vo výškovom vedení diaľnice D3
- Zmena konštrukcie vozovky diaľnice D3
- Zmena tvaru telesa diaľnice D3

**a) Zmeny vo výškovom vedení diaľnice D3**

Výškové vedenie bolo optimalizované s ohľadom na smerové vedenie, požiadavky uvedené v STN 73 6101 a požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.04.2018 rešpektovať existujúcu ČSPL pod mostným objektom.

- zmena pozdĺžneho sklonu z 0,85 % na 1,10 %, následne 0,86 % na 0,50 %, vrátane posunu lomu výškového polygónu z km 18,424427 do km 18,065764 D3.

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
103-00	Diaľnica D3 km 11,100 – 22,300	103-00	Diaľnica D3 km 11,100 – 22,300	<p><b>Výškové vedenie</b> - zmena pozdĺžneho sklonu z 0,85% na 1,10%, následne 0,86% na 0,50%, vrátane posunu lomu výškového polygónu z km 18,424427 do km 18,065764 D3,</p> <p><b>Konštrukcia vozovky</b> – obrusná vrstva navrhnutá z nízkohlučného asfaltu (asfaltový koberec drenážny, PA)</p> <p><b>Tvar telesa diaľnice D3</b> – z dôvodu odvodnenia vozovky diaľnice D3 z navrhovaného súmestia mostov č. 233, 247, 237 sú v rámci telesa diaľnice D3 v km cca 16,865 a km cca 19,343 situované odlučovače ropných látok „ORL“, čo si vyžiadalo tomu zodpovedajúcu úpravu tvaru telesa diaľnice D3 a doplnenie kanalizácie na vetve MÚK Kysucké</p>

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
				Nové Mesto. Na základe zmeny mosta č. 233, 237, resp. posunu krajných opôr, bolo potrebné predĺžiť a upraviť príľahlé časti telesa diaľnice D3. Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie a tomu zodpovedajúci návrh protihlukových opatrení (predĺženie PHS si vyžiadalo úpravu tvaru) došlo k rozšíreniu telesa diaľnice D3. Nové geodetické zameranie terénu spresnilo morfológiu terénu, a tým aj tvar telesa D3.

#### **b) Zmena konštrukcie vozovky diaľnice D3**

V zmysle záverov záverečného stanoviska MŽP SR „vozovky riešiť použitím tzv. nízkohlučného asfaltu“ bude obrusná vrstva vozovky v úseku km 16,880 – 19,280 D3 navrhnutá s použitím asfaltového koberca drenážneho v súlade s STN EN 13108-7 (PA).

#### **c) Zmena tvaru telesa diaľnice D3**

- z dôvodu odvodnenia vozovky diaľnice D3 z navrhovaného súmostia mostov SO 233-00, 247-00, 237-00 sú v rámci telesa diaľnice D3 v km cca 16,865 a km cca 19,343 situované odľučovače ropných látok „ORL“, čo si vyžiadalo tomu zodpovedajúcu úpravu tvaru telesa diaľnice D3 – doplnenie kanalizácie na vetve mimoúrovňovej križovatky Kysucké Nové mesto.
- na základe zmeny mosta SO 233-00, 237-00, resp. posunu krajných opôr, bolo potrebné predĺžiť a upraviť príľahlé časti telesa diaľnice D3.
- na základe aktualizovanej hlukovej štúdie a tomu zodpovedajúci návrh protihlukových opatrení (predĺženie PHS si vyžiadalo úpravu tvaru) došlo k rozšíreniu telesa diaľnice D3.
- nové geodetické zameranie stavby.

Uvedené zmeny tvaru telesa diaľnice D3 si vyžadujú nové zábery pozemkov.

#### **Križovatky, preložky, úpravy a rekonštrukcie ciest**

Zmeny rozsahu úprav ciest a spevnených plôch vyplynuli z podrobnejšieho technického riešenia stavby a nového geodetického zamerania.

#### Križovatka Žilina - Brodno

Súčasťou mimoúrovňovej križovatky Žilina Brodno boli vetvy 12 a 22 zabezpečujúce prepojenie diaľnice D3 a preložky cesty I/11. Vetva 12 je navrhnutá ako dvojpruhová jednosmerná a vetva 22 ako jednopruhá jednosmerná. Vetvy 12 a 22 boli riešené v rámci objektu diaľnice SO 103.

- Vetva 12 umožňuje priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Čadce do Žiliny. Na konci sa vetva plynulo spája s preložkou cesty I/11 (pred miestom spojenia je preložka cesty I/11 riešená ako jednopruhá jednosmerná vetva) do dvojpruhovej jednosmernej vetvy.
- Vetva 22 umožňuje priame prepojenie trasy A preložky cesty I/11 v smere od Žiliny na diaľnicu D3 v smere do Čadce. Vetva 22 začína v mieste rozpojenia dvojpruhovej jednosmernej trasy A na dve jednopruhé jednosmerné trasy.

V rámci dočasného napojenia predchádzajúceho úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) na cestu I/11 boli riešené objekty stavby 103 Diaľnica D3 km 11,100 – 22,300 a objekt 112 Preložka cesty I/11, pričom došlo k zmene rozsahu objektu dočasného napojenia – vetvy 12 a 22 napojenia preložky cesty I/11 boli presunuté z objektu 103 do objektu preložky cesty I/11 SO N112-00. Zároveň boli vetvy premenované.

#### 112-00 Preložka cesty I/11

Preložka cesty pozostáva zo štyroch úsekov - Cesta I/11 (Vetva „A“), Trasa A (Vetva „B“), Zjazd z trasy A (Vetva „E“) a Výjazd na cestu I/11 (Vetva „D“), ktoré spolu s križovatkovými vetvami (križovatka Žilina Brodno) 12 (Vetva „C“) a 22 (Vetva „F“) zabezpečujú kompletne prepojenie dopravných trás v danom území.

Okrem vetiev „A“ a „B“, ktoré budú pokračovať v úseku D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, boli všetky vetvy v rámci dočasného napojenia diaľnice s tunelom Považský Chlmec vybudované a od roku 2017 uvedené do prevádzky.

Preložka cesty I/11 začína na jestvujúcej ceste I/11 mimoúrovňovo križuje diaľnicu D3 a trať ŽSR aby sa v km 1,027 spojila s Trasou A (Vetvou „B“). V tomto úseku je Cesta I/11 jednosmerná, zabezpečuje spojenie smerov Kysucké Nové Mesto - Žilina a Brodno - Žilina. Ďalej pokračuje obojsmerne 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 napája na jestvujúcu trasu cesty I/11 v mieste chránenej krajinej oblasti Kysucká brána. V km 1,700 sú zriadené obojstranné autobusové zastávky, ktoré sú novovybudovanými chodníkmi ( časť stavby 171) napojené na miestnu komunikáciu v Brodne. Vetva „B“ je v celom úseku jednosmerná, zabezpečuje spojenie Žilina - Kysucké Nové Mesto a Žilina - Brodno.

Zjazd z trasy A (Vetva „E“) zabezpečuje spojenie Žilina - Brodno, Brodno - Kysucké Nové Mesto a umožňuje napojenie na vetvu jestvujúceho mimoúrovňového križovania diaľnice D3 v smere do Žiliny. Na Zjazde z trasy A sú umiestnené autobusové zastávky v mieste jestvujúcich, umiestnené sú na samostatných účelových pruhoch. Výjazd na cestu I/11 zabezpečuje dopravné spojenie v smeroch Kysucké Nové Mesto - Brodno a Brodno - Žilina. Taktiež umožňuje prepojenie motorestu Anita vo všetkých smeroch. Smerové a výškové vedenie riešených trás je prispôbené konfigurácii jestvujúceho terénu a priestorovým podmienkam v riešenom území.

#### Križovatka Kysucké Nové Mesto - juh

Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto je riešená ako kosodĺžniková s vetvami A, B, C a D. Zabezpečuje prepojenie diaľnice D3 prostredníctvom „privádzača“ 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 privádzača 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.
- Vetva C umožňuje priame prepojenie diaľnice D3 v smere od Čadce do Kysuckého Nového mesta a na cestu I/11. Na privádzača 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.

#### 113-00 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste = Privádzač Kysucké Nové Mesto

Navrhovaná stavba privádzača rieši prepojenie cesty I/11, budúcej diaľnice D3 (križovatka Kysucké Nové Mesto), cesty III/2095 a miestnej komunikácie pri závode Schaeffler Slovensko, spol. s r.o.

**V zmysle už spomínaného usmernenia MDaV SR (27.9.2017) je privádzač vrátane nevyhnutných preložiek inžinierskych sietí a súvisiacich stavebných objektov riešený ako samostatná investičná akcia (Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač).**

Prehľad ostatných objektov preložiek, úprav, rekonštrukcií ciest a spevnených plôch a ich zmien

Objekt	Názov objektu	Poznámka
114	Úprava cesty III/2052 Radofa - Kysucké Nové Mesto	Zmena v km 16,880 – 19,280
115	Úprava cesty III/2053 Povina - Kysucké Nové Mesto	Bez zmeny oproti platnému ÚR
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli	Zmena v km 16,880 – 19,280
130	Poľná cesta na pravom brehu Kysuce	Bez zmeny oproti platnému ÚR
131	Poľná cesta na ľavom brehu Kysuce	Bez zmeny oproti platnému ÚR
135	Poľná cesta v Brodne žkm 252,600-252,800	Bez zmeny oproti platnému ÚR
136	Cesta do inundácie Kysuce v km 13,600	Bez zmeny oproti platnému ÚR
137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste	Zmena v km 16,880 – 19,280
138	Úprava poľnej cesty v km 20,300	Bez zmeny oproti platnému ÚR
139	Poľná cesta v Brodne žkm 253,400 - 254,500	Bez zmeny oproti platnému ÚR
140	Úprava poľnej cesty v Rudine	Bez zmeny oproti platnému ÚR



141	Pripojenie MK na cestu I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy	Bez zmeny oproti platnému ÚR
161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy	Bez zmeny oproti platnému ÚR
162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií	Bez zmeny oproti platnému ÚR
171	Chodník v km 1,700 preložky cesty I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
172	Chodník na ceste I/11 a III/2052 Radoľa – KNM	Bez zmeny oproti SoH 2017
173	Chodník v km 18,340 D3 nad tunelom	Zmena v km 16,880 – 19,280
174	Chodník na ceste III/2053 Povina – KNM	Bez zmeny oproti platnému ÚR
310	Prístrešok SAD v Radoli	Zmena

Zmenou vedenia trasy diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchový došlo k zmenám, ktoré sú v stručnosti charakterizované v nasledujúcej tabuľke:

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
114	Úprava cesty III/2052 Radoľa – Kysucké Nové Mesto	-	-	Tento objekt sa vzhľadom na zmenu technického riešenia nebude realizovať. Úprava cesty III/2052 po ukončení výstavby bude predmetom samostatného objektu 161 Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy.
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli	117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli	Bude sa realizovať iba 1. časť, úprava cesty I/11 v km 435,0 v Skalke. 2. časť, úprava cesty I/11 v km 434,0 v Radoli sa nebude realizovať, okrem úpravy vyústení priepustov, ktoré sú v kolízii s piliermi mosta.
-	-	137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste	Časť 137A zostáva bez zmeny. Časť 137B, ktorá sa nachádza za križovatkou Kysucké Nové Mesto je upravená z dôvodu rešpektovania navrhovaných mostných pilierov SO233, zabezpečenia podjazdnej výšky 4,20 m a z dôvodu aktualizácie zamerania.
145	Úprava spevnených plôch v areáli SÚ SSC Budatínska Lehota	-	-	Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK.
146	Úprava spevnených plôch ČSPL Radoľa	175	Úprava spevnených plôch ČSPL Radoľa	Nový objekt, ktorý vyplýva zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
173	Chodník v km 18,340 D3 nad tunelom	173	Chodník v km 18,340 D3	Zmena trasovania chodníka vzhľadom na polohu mostných pilierov.
		310	Prístrešok SAD v Radoli	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať

### **Mostné objekty**

Zmeny v smerovom a výškovom vedení diaľnice vyvolali aj zmeny mostných objektov. V predmetnom upravenom úseku diaľnice D3 sa nachádza 16 mostov. Z nich 3 objekty patria do samostatnej stavby privádzača Kysucké Nové Mesto. 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. Zmeny predstavujú rádovo metrové posuny podpier, resp. pilierov. Ako najzásadnejšie je potrebné vnímať nerešpektovanie požiadavky definovanej v záverečnom stanovisku MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 „mostné piliere umiestňovať mimo kynetu toku“. Nerešpektovanie uvedenej požiadavky bolo viackrát kladne prerokované a zdôvodnené v rámci spracovania dokumentácie „Zmena DÚR km 16,880 – 19,280“ so správcom toku.

## Prehľad objektov mostov a ich základné parametre:

Most	Názov objektu	Typ nosnej konštrukcie	Dĺžka premostenia [m]	Dĺžka mosta [m]	Plocha mosta [m <sup>2</sup> ]
201	Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	14	26	310
202	Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	132	149	2976
226	Most na preložke cesty I/11 v km 1,030 nad ŽSR a D3	predpätý, betonáž po poliach	LM 346 PM 80	LM 357 PM 85	4 824
228	Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	predpätý, betonáž po poliach	LM 816 PM 298	LM 833 PM 311	15 058
229	Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	322	328	4 025
230	Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou	predpätý, betonáž po poliach	LM 314 PM 313	LM 324 PM 330	7 849
231*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou	extradosed	160	174	1 632
232*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3	predpätý, betonáž na skruži	73	84	1380
233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	Spojité predpätý trám, komorový prierez	LM 576 PM 570	LM 587,7 PM 581,7	LM 8496,0 PM 8407,5
237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	Spojité predpätý trám, Komorový prierez	LM 518 PM 469	LM 529,7 PM 480,7	LM 7200,2 PM 6519,1
238	Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3	betonáž po poliach	243	260	3 000
240	Most na D3 v km 20,270 nad poľnou cestou	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	18	37	220
242	Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	110	115	1 315
244	Most nad potokom Neslušanka	tyčové prefabrikáty s monolitickou doskou	17	25	88
246*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR	predpätý, betonáž na skruži	98	109	1 169
247	Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	Spojité predpätý trám, komorový prierez	LM 1239 PM 1297	LM 1246 PM 1304	LM 17221,1 PM 18028,3

## Zmeny v objektoch mostov v DSP oproti pôvodnému návrhu zo Správy o hodnotení vplyvov (1997):

Správa o hodnotení 1997 názov	Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
	objekt	názov	
M16 most v km 0,152 dĺžka 16 m	201	Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH. Dĺžka 26 m

Správa o hodnotení 1997	Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
	názov	objekt	
M17 km 0,863 dĺžka 92 m	202	Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH. Dĺžka 149 m
	226	Most na preložke cesty I/11 v 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, dĺžky 45 m	228	Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce	Zmena v DSP vyplynula z rešpektovania budúcej VRT a modernizácie trate ŽSR. Dĺžka 833+311 m
	229	Estakáda na D3 v km 14,650 pozdĺž Kysuce	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. Dĺžka 328 m
M12 most v km 16,780; dĺžka 160 m	230	Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou	Odsun diaľnice v tomto úseku ďalej od obce Oškerda vyvolal zmenu mostu križujúceho tok rieky Kysuca. Dĺžka 324+330 m
	231*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou	Most nebol v SoH 1997 zaradený do prehľadu. Je nad Kysucou a prepája križovatku KNM juh s cestou I/11
	232*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu. Je nad diaľnicou na prepojení cesty I/11 s MK. Dĺžka 84 m
M13 most v km 18,700; dĺžka 260 m	233	Most v 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 mal realizovať podpovrchový variant, most vypadol.
M15 most v km 20,350; dĺžka 360 m	237	Most v km 18,900; dĺžka 522+528 m	Predĺženie mosta bolo vyvolané minimalizáciou zásahu do toku Kysuce.
	238	Most na ceste III/01164 (2053) v km 0,189 nad Kysucou a D3	Most nebol v SoH 1997 zaradený do prehľadu (križovatka KNM-sever). Je nad diaľnicou a prepája cestu III/2053 s cestou I/11 v polohe súčasného mosta nad Kysucou. Dĺžka 260 m
	240	Most na D3 v km 20,270 nad poľnou cestou	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na diaľnici a umožňuje prejazd poľnohospodárskej technike v zmysle požiadaviek dotknutých poľnohospodárskych podnikov. Dĺžka 37 m
	242	Most na preložke cesty I/11 v km 1,810 nad MK v Brodne	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. Dĺžka 115 m
	244	Most nad potokom Neslušanka	Most nebol uvažovaný v SoH Je na poľnej ceste v Rudine nad úpravou toku Neslušanky pre zabezpečenie prístupu do územia. Dĺžka 25 m
	246*	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR	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. Dĺžka 109 m

\* SO 231, SO 232 a SO 246 sú súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač

Zmeny v objektoch mostov v Zmene DÚR v úseku km 16,880 – 19,280 D3 oproti Správe o hodnotení vplyvov (2017):

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	233	Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou	<p>Úprava výškového vedenia v súlade s výškovým vedením diaľnice D3, predĺženie v zmysle SoH, konštrukcia a rozmiestnenie podpier je riešené v samostatnom objekte 247. Rozmiestnenie podpier na objekte SO247 ovplyvnilo posuny a zmeny rozpätí na moste SO233. Pôvodný most s 9 otvormi bol nahradený mostom s 8 otvormi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ úprava spôsobu uloženia na spodnú stavbu, zmene z rámu na spojený trám</li> <li>▪ úprava polohy pilierov v toku</li> <li>▪ úprava tvaru komory prierezu</li> <li>▪ pridanie ľadolamov na piliere</li> <li>▪ rozpätie LM: 46 + 57 + 57 + 57 + 95 + 95 + 95 + 76 m</li> <li>▪ rozpätie PM : 76 + 100 + 100 + 76 + 58 + 58 + 58 + 46 m</li> <li>▪ voľná šírka: 11,25m až 12,75m – odpájacia vetva na začiatku mosta</li> </ul> <p>Vzhľadom na veľkú šikmosť kríženia mosta s riekou Kysuca nebolo možné dodržať požiadavku na umiestnenie piliera mimo kynetu toku. Polohy všetkých pilierov v toku boli odsúhlasené so správcom toku a upravené v zmysle jeho požiadaviek.</p>
237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	237	Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou	<p>Úprava výškového vedenia v súlade s výškovým vedením diaľnice D3, predĺženie v zmysle SoH, konštrukcia a rozmiestnenie podpier je riešené v samostatnom objekte 247. Rozmiestnenie podpier na objekte SO247 ovplyvnilo posuny a zmeny rozpätí na moste SO237. Pôvodný most s 9 otvormi bol nahradený mostom so 7 otvormi na ľavom moste a so 6 otvormi na pravom moste. Oproti predchádzajúcemu riešenie bol zmenený tvar priečneho rezu. Pôvodné zvislé trámy prierezu boli nahradené šikmými. Zjednotený bol aj spôsob zakladania a úprava ohrádzky.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pridanie ľadolamov na piliere</li> <li>▪ rozpätia: LM - 64 + 2*95 + 98 + 64m</li> <li>▪ PM - 64 + 3*95 + 64 + 58m</li> <li>▪ voľná šírka: 11,25m</li> </ul> <p>Vzhľadom na veľkú šikmosť kríženia mosta s riekou Kysuca nebolo možné dodržať požiadavku na umiestnenie piliera mimo kynetu toku. Polohy všetkých pilierov v toku boli odsúhlasené so správcom toku a upravené v zmysle jeho požiadaviek.</p>
-	-	247	Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce	<p>V zmysle záverov ZS MŽP SR č.1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.04.2018 sa má realizovať subvariant 1A, ktorý reprezentuje zmenu pôvodného tunelového riešenia diaľnice D3 na riešenie vedené formou estakády, ktorá prepojí 2 mostné objekty, ktoré boli lokalizované pred a za tunelom (SO233 a SO237). Most SO247 nahrádza pôvodne uvažovaný tunel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zmena počtu polí a dilatačných celkov</li> </ul>

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ úprava priečného rezu, pre kvôli jednoduchšiemu napojeniu na SO233 a SO237</li> <li>▪ Rozpätia LM : DC1 64 + 3*95 + 64 , DC2 46 + 7*58 + 46m, DC3 46 + 4*58 + 46m</li> <li>▪ Rozpätia PM : DC1 64 + 3*95 64m, DC2 46 + 6*58 + 46, DC3 46 + 6*58 + 46m</li> <li>▪ voľná šírka: 11,25m</li> </ul>

### Tunel Kysuca

Tunel Kysuca sa v rámci zmeny smerového vedenia trasy diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 nerealizuje.

Hĺbený tunel Kysuca patril medzi hlavné objekty stavby. Tunel bol navrhnutý v priestore medzi Kysucou a cestou I/11 pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Trasa diaľnice bola v predmetnom úseku navrhnutá v tuneli z dôvodu, že Kysucké Nové Mesto nesúhlasilo s vedením trasy diaľnice v úrovni terénu. Na základe rokování došlo ku kompromisu a na základe záverov k správe o hodnotení (1997) 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 mal realizovať ako hĺbený na celú šírku diaľnice, čiže mal byť štvorpruhový. Jednotlivé tunelové pásy mali byť 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 bola navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa mala budovať kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. Tunel mal byť vybavený technológiou na európskej úrovni, ktorá zabezpečuje prevádzku tunela a to napojenie na elektrickú energiu, vetranie, osvetlenie, bezpečnosť, požiarnu bezpečnosť, riadenie dopravy, odvodnenie tunela. Technológia mala byť cez riadiace centrum tunela, ktorá by bola v portálovom objekte na severnom portáli napojená na ISD a odtiaľ dočasne do velína v Považskom Chlmcí a následne po vybudovaní do SSÚD Čadca.

V zmene DÚR je výškové vedenie riešené tak, že za križovatkou s privádzačom (križovatka Kysucké Nové Mesto, začiatok riešeného úseku v zmene DÚR, km 16,880 D3) trasa stúpa a križuje rieku Kysuca, ďalej stúpa ponad čerpaciu stanicu pohonných hmôt v Radoli a pokračuje ponad cestu III/2052 a Vadičovský potok. Následne začína D3 klesať a je vedená ponad bývalý areál automotoklubu v Budatínskej Lehote, ponad areál Správy a údržby ciest Žilinského samosprávneho kraja a ponad rieku Kysucu, kde rozsah zmeny DÚR končí (km 19,280 D3). Prakticky celá trasa D3 riešená v zmene DÚR je vedená na mostoch.

Povrchový variant riešenia trasy diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 bol predmetom vyhodnotenia vplyvov v Správe o hodnotení vplyvov (EPIS., s.r.o., 2017), následného posúdenia MŽP SR a vydaním Záverečného stanoviska č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 odporúčaný na realizáciu.

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
	názov	objekt	názov	
		460	Tunel Kysuca	Na základe záverečného stanoviska MŽP SR1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 je diaľnica v predmetnom úseku km 16,880 – 19,280 riešená ako povrchový variant 1A so zachovaním ČSPL v Radoli..

**Oporné a zárubné múry**

Zárubné a oporné múry zabezpečujú stabilitu svahov diaľnice D3. Zároveň znižujú potrebu záberu plôch. V rámci stavby diaľnice sa navrhuje využitie viacerých technológií výstavby v závislosti od výsledkov podrobného inžinierskogeologického prieskumu. Múry budú gravitačné, s použitím klincovania (u zárubných múrov), alebo zemných kotiev, či pilót (u oporných múrov), monolitické, prípadne s použitím drôtokamenných košov podľa prostredia v ktorom budú použité.

Prehľad objektov oporných a zárubných múrov:

Objekt	Názov objektu	Poznámky
264	Oporný múr v km 12,620-13,095 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
265	Oporný múr v km 13,095-13,355 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
266	Oporný múr v km 13,685-14,180 v strede	Bez zmeny oproti platnému ÚR
268	Oporný múr v km 14,491-14,814 v strede	Bez zmeny oproti platnému ÚR
269	Oporný múr v km 17,460-17,545 vľavo	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
271	Oporný múr v km 18,632-18,714 vľavo	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
272	Oporný múr na c.I/11 km 1,643-1,743 vľavo a 1,667-1,743 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
273	Oporný múr na c.I/11 km 1,845-1,957 obojstranne	Bez zmeny oproti platnému ÚR
274	Zárubný múr na c.I/11 km 3,120-3,525 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
275	Ochranný múr na jestvujúcej ceste I/11 km 18,760-19,760 D3	Vzhľadom na výsledky hydrotechnických výpočtov, ktoré preukázali, že diaľnica D3 v riešenom úseku zmeny DÚR nemá vplyv na odtokové pomery povodňových prietokov nebude tento objekt realizovaný v úseku -0,002 79 až 0,550 00.
276	Zárubný múr na časti stavby č.113	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
279	Ochranný múr na c.I/11 km 0,125-0,280 vľavo	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)

**Úprava Kysuce**

Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou jej inundáciou. Na základe aktualizácie výpočtu priebehu hladín  $Q_{100}$  v rieke Kysuca boli v DSP navrhnuté opatrenia na ochranu územia proti povodňiam nasledovne:

- 572 Úprava rieky Kysuca
- 373 Ochranná hrádza toku Kysuce v km 10,910 – 11,065
- Diaľnica je navrhnutá ako hrádza

Zemné teleso diaľnice je navrhnuté ako ochranná hrádza v týchto úsekoch:

- 103 Križovatka Žilina - Brodno vetva 12 (Vetva "C") km 0,000 - 0,54918
- 103 Diaľnica D3 km 11,770 - 13,370
- km 14,180 - 14,480
- km 15,140 - 16,220
- km 19,230 - 22,225
- 113 Križovatka Kysucké Nové Mesto, vetva A km 0,000 - 0,275

Ochranu územia voči vysokým hladinám  $Q_{100}$  v Kysuci tvoria aj tieto objekty stavby:

- 112 Preložka cesty I/11 km 0,000 - 0,300  
Výjazd na cestu I/11 (Vetva „D“) km 0,000 - 0,271
- 362 Úprava toku Kysuce č.1
  - 362 S1 Úprava toku Kysuce v rkm 0,000-3,900
  - 362 S2 Úprava ľavého brehu toku Kysuce v rkm 4,430-4,740
  - 362 S3 Hrádza v km 12,100 D3
  - 362 S4 Pravostranná hrádza toku Kysuce v rkm 5,150-5,340
- 364 Úprava toku Kysuce č.2
  - 364 S1 Úprava toku Kysuce v rkm 5,035-5,930
  - 364 S2 Úprava toku Kysuce v rkm 7,100-11,875
  - 364 S3 Pravostranná hrádza toku Kysuce v rkm 7,665-8,330
  - 364 S4 Ľavostranná hrádza toku Kysuce v rkm 8,150-9,270
  - 364 S5 Pravostranná hrádza toku Kysuce v rkm 8,545-10,100

V rámci Zmeny DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 vzhľadom na zmenu technického riešenia diaľnice D3 **nie je potrebné realizovať časti S3 – S5**, čo bolo preukázané hydrotechnickým výpočtom rieky Kysuca. **Časť S2 bude výrazne zredukovaná**. Predmetom časti S2 je návrh úpravy častí vodného toku Kysuca pre zabezpečenie stability svahov a dna v kontakte s konštrukciami mostných objektov (SO 233, 237) a brehov vodného toku Kysuca.

- 373 Ochranná hrádza toku Kysuce v rkm 10,910 -11,065

#### **Úpravy vodných tokov a ďalšie vodohospodárske objekty**

Vzhľadom na kolíziu a križovanie trasy diaľnice a súvisiacich objektov s povrchovými tokmi, bude potrebné riešiť ich úpravu.

Prehľad objektov úprav vodných tokov a vodohospodárskych objektov:

Objekt	Názov objektu	Poznámky
361	Úprava bezmenného potoka v km 11,635 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
365	Úprava ľavostranného bezmenného prítoku v rkm 4,805 toku Kysuce	Bez zmeny oproti platnému ÚR
366	Úprava potoka Snežnica v rkm 5,470	Bez zmeny oproti platnému ÚR
367	Úprava potoka Neslušanka v rkm 5,390	Bez zmeny oproti platnému ÚR
368	Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,045-8,525	Objekt súvisel s výstavbou tunela Kysuca
369	Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570	Zmena v km 16,880 – 19,280
370	Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,610-9,480	Objekt súvisel s výstavbou tunela Kysuca
371	Rekonštrukcia limnigrafu v rkm 8,395 Kysuce v Kysuckom Novom Meste	Zmena v km 16,880 – 19,280
372	Úprava potoka Povinka v rkm 10,680	Bez zmeny oproti platnému ÚR
374	Hĺbkový pozdĺžny drén a čerpacia stanica	Objekt súvisel s výstavbou tunela Kysuca
375	Nápuštný a výpuštný objekt rybníka Brodno	Bez zmeny oproti platnému ÚR
376	Úprava Dolinského potoka	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
571	Úprava Podhájskeho potoka	Bez zmeny oproti platnému ÚR
572	Úprava rieky Kysuca pri moste 202 v km 22,049	Bez zmeny oproti platnému ÚR

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
		368	Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,045-8,525	Nakoľko sa tunel Kysuca nebude budovať, nedochádza k nepriaznivému ovplyvneniu prúdenia podzemných vôd a potrebe odvodnenia vnútorných vôd. Objekt sa nebude realizovať.
369	Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570	369	Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať. Rieka Kysuca sa nebude v mieste sútoku upravovať a most na D3 prekračuje Vadičovský potok bez zásahu do neho.
		370	Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,610-9,480	Nakoľko sa tunel Kysuca nebude budovať, nedochádza k nepriaznivému ovplyvneniu prúdenia podzemných vôd a potrebe odvodnenia vnútorných vôd. Objekt sa nebude realizovať.
		371	Rekonštrukcia limnigrafu v rkm 8,395 Kysuce v Kysuckom Novom Meste	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať. Rieka Kysuca sa nebude v mieste limnigrafu upravovať.
		374	Hĺbkový pozdĺžny drén a čerpacia stanica	Nakoľko sa tunel Kysuca nebude budovať, nedochádza k nepriaznivému ovplyvneniu prúdenia podzemných vôd a potrebe odvodnenia vnútorných vôd. Objekt sa nebude realizovať.

### **Dažďová diaľničná kanalizácia**

- Kanalizácia diaľnice D3 je riešená v objekte 501 Kanalizácia diaľnice D3 km 11,100 – 21,186
- Modifikácia výškového a smerového vedenia diaľnice D3 mala dopad na úpravu odvádzania zrážkových vôd z povrchu diaľničného telesa, ktoré bude zabezpečené v celom úseku diaľnice nasledovným spôsobom :
- Prirodzeným odtokom dažďových vôd cez svahy násypov diaľnice do záchytných priekop pozdĺž cestného telesa (prípadne vyvedením zrážkových vôd z pozdĺžnych žlabov komunikácie cez uličné vpusty a potrubie do svahov cestného telesa – cesta v oblúku) s možnosťou redukcie množstva vôd vsakovaním (retenčnou schopnosťou vegetačného krytu svahov násypov a zárezov, vsakovacích priekop) a odparovaním, ako aj spomalením odtoku s ohľadom na vysokú hydraulickú drsnosť vegetačného krytu svahov a betónových žlabov priekopy. Pred vyústením priekopy do recipientu bude osadený lapač splavenín a plavenín resp. mobilná norná stena s možnosťou provizórneho zahradenia odtoku. Priekopy sú súčasťou cestného telesa objektu 103 a tento spôsob odvodnenia bude využitý v úsekoch km 16,21838 – 16,86838 D3, km 20,280 – 21,350 D3 a km 22,125 – 22,300 D3
- Odvedenie zrážkových vôd z povrchu komunikácie diaľničného telesa D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto v úsekoch ochranných pásiem vodných zdrojov a priľahlých plôch (km (10,550) 11,100 - 16,21838 D3, km 16,86838 - 20,280 D3 km 21,350 - 22,125 D3), bude zabezpečovať 9 samostatných potrubných stokových systémov - K, L, M, N, O, P, R, S, T - odvádzajúcich zrážkové vody z projektovaných ciest cez odlučovače ropných látok (ďalej ORL) do príslušného recipientu.
- Mostné objekty diaľnice sú odvodnené samostatným potrubným systémom (resp. odvodňovacími žlabmi), ktoré sú súčasťou mostov. Odvodňovací systém mostov bude zaústený do stokovej siete kanalizácie. Mostné vpusty, koncové (odvodňovacie) šachty mostov, žlaby a potrubia na mostoch, prípojky z mostov a mostných šacht zaústené do kanalizácie sú predmetom riešenia príslušných mostov.
- Dažďové vody odvádzané kanalizačným potrubím budú pred koncentrovaným vyústením do recipientov prečisťované na 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. Množstvo čistených dažďových vôd vypúšťaných z ORL bude merané v merných objektoch umiestnených za odlučovačmi ropných látok.

- Odlučovače ropných látok sú navrhnuté na základe požiadavky chrániť akosť vôd recipientov pred znečistením ropnými látkami vznikajúcimi pri prevádzke na diaľnici D3.
- Kanalizačné systémy odvádzajú prečistené dažďové vody do recipientov, ktorým je v danom prípade rieka Kysuca, ľavostranný bezmenný prítok v r. km 4,805 toku Kysuce“ - prítok rieky Kysuca r. km 4,82798 - ľavý breh, resp. Podhájsky potok“ - prítok rieky Kysuca r. km 12,019 -pravý breh. Vyústenie dažďových vôd prečistených na ORL bude u systémov „K až T“ cez výustné objekty do príslušného vodného toku.

Odvodnenie predmetného úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto zabezpečujú nasledovné stokové systémy s povodiami:

<u>povodie - km D3</u>	<u>stokový systém</u>	<u>čistenie na ORL- km D3</u>	<u>recipient</u>
(10,550)-11,100-12,50838	„K“	ORL km 11,618 38 D3	rieka Kysuca r. km 1,98580
12,50838 - 13,660	„L“	ORL km 12,568 38 D3	rieka Kysuca r. km 3,06952
13,660 - 14,865	„M“	ORL km 14,31838 D3	prítok rieky Kysuce r. km 4,82798
14,865 - 16,21838	„N“	ORL km 15,568 38 D3	rieka Kysuca r. km 6,02775
16,86838 - 17,16838	„O“	ORL km 16,868 38 D3	rieka Kysuca r. km 7,452
17,16838 - 18,39338	„P“	ORL km 17,544 D3	rieka Kysuca r. km 8,1549
18,39338 - 19,01838	„R“	ORL km 18,663 D3	rieka Kysuca r. km 9,269
19,01838 - 20,280	„S“	ORL km 19,669 59 D3	rieka Kysuca r. km 10,302
21,350 - 22,125	„T“	ORL km 21,390 D3	prít. r. Kys. .r. km 12,01

V rámci zmeny v úseku km 16,880 – 19,280 D3 zrážkové vody z povrchu komunikácie mostu SO233, SO237 a SO247 budú odvádzané odvodňovacím potrubím (súčasť mostu), ktoré bude podľa sklonových pomerov ukončené z každej strany mostu za prechodovou doskou a prepojené do koncovej šachty navrhovanej kanalizácie. Do tejto kanalizácie budú odvádzané aj zrážkové vody z uličných vpustov, umiestnených vo vozovke za prechodovou doskou oboch strán mosta. Kanalizácia riešená v zmene DÚR pozostáva z troch stôk, označených „O“, „O1“ a „P“, ktoré sú v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústené do odlučovača ropných látok (ďalej ORL) a následne do recipientu.

### **Protihlukové opatrenia**

V Správe o hodnotení vplyvov z roku 1997 boli na podklade hlukovej štúdie navrhnuté v odporúčanom variante I protihlukové opatrenia v rozsahu:

Lokalita	Staničenie	Poloha
Žilina – Brodno, clona	km 13,200-13,250	vľavo
Žilina – Brodno, clona	km 13,700-14,260	vpravo
Žilina – Brodno, clona	km 16,260-14,650	vpravo
Žilina – Brodno, zemný val	km 13,700-14,150	vľavo
KNM centrum, zemný val	km 19,160-19,690	vľavo
Radofa, clona	km 19,350-19,420	vpravo
Radofa, clona	km 19,480-19,600	vpravo
Radofa, clona	km 19,600-19,690	vpravo
Radofa, clona	km 19,600-19,690	vľavo
KNM-Budatínska Lehota, zemný val	km 19,600-20,300	vľavo
KNM-Budatínska Lehota, clona	km 19,950-20,050	vpravo
KNM-Budatínska Lehota, clona	km 20,120-20,280	vpravo
KNM-Budatínska Lehota, clona	km 20,310-20,480	vpravo

Rozsah protihlukových opatrení v DSP bol určený na základe výsledkov aktualizovanej „Hlukovej štúdie akcia Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Diaľnica D3 a súběžná cesta I/11 a Diaľničný

privádzač – prepojenie cesty I/11 a MK v KNM“, ( Ing. Mateček, Žilina, 2012). Pre ochranu územia proti nepriaznivým účinkom hluku boli navrhnuté protihlukové steny.

Prehľad objektov protihlukových opatrení podľa DSP:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
283	Protihluková stena na preložke c.I/11 km 0,420-0,620 vľavo	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
284	Protihluková stena na D3 v km 11,768-12,545 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
285	Protihluková stena na D3 v km 11,668-12,818 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
286	Protihluková stena na D3 v km 12,543-13,268 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
287	Protihluková stena na D3 v km 13,443-13,968 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
288	Protihluková stena na D3 v km 14,868 -15,418 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
289	Protihluková stena na D3 v km 14,643-15,643 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
290	Protihluková stena na D3 v km 17,268-17,526 vľavo	Zmena v km 16,880 – 19,280
291	Protihluková stena na D3 v km 17,519-17,794 vľavo	Zmena v km 16,880 – 19,280
292	Protihluková stena na D3 v km 18,794-19,319 vľavo	Zmena v km 16,880 – 19,280
293	Protihluková stena na D3 v km 17,430-17,794 vpravo	Zmena v km 16,880 – 19,280
294	Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,740 vpravo	Zmena v km 16,880 – 19,280
295	Protihluková stena na preložke c.I/11 v km 1,667-1,956 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
299	Protihluková stena na preložke c.I/11 v km 1,643-1,956 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
301	Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,631 vľavo	Zmena v km 16,880 – 19,280
302	Protihluková stena na D3 v km 19,819-20,245 vpravo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
304	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
305	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač

V rámci budovania dočasného napojenia stavby D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) na stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bol objekt: 283 Protihluková stena na preložke c.I/11 km 0,420-0,620 vľavo zrealizovaný.

Objekty 304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo a 305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo patria do úseku samostatnej stavby „D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač, ktorý bol rozpracovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie DSP/DRS (Geoconsult, spol. s.r.o., 02/2020) vrátane hlukovej štúdie (Akustická štúdia pre stavbu „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – KNM, privádzač, Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Žilina, 02/2020).

V rámci stavby „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ bol na základe aktualizovanej hlukovej štúdie navrhnutý rozsah protihlukových stien v Zmene DÚR, kde sa navrhli stavebné objekty SO 306-00 a SO 307-00.

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
290	Protihluková stena na D3 v km 17,268 – 17,526 vľavo	306	Protihluková stena na D3 v km 16,650 - 19,560 vľavo	Rozsah protihlukových opatrení je riešený v súlade s hlukovou štúdiou spracovanou v zmene DÚR v zmysle požiadaviek ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
291	Protihluková stena na D3 v km 17,519 – 17,794 vľavo			

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
292	Protihluková stena na D3 v km 18,794 – 19,319 vľavo			Rozsah protihlukových opatrení je riešený v súlade s hlukovou štúdiou spracovanou v zmene DÚR v zmysle požiadaviek ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
301	Protihluková stena na D3 v km 18,378 – 18,631 vľavo			
293	Protihluková stena na D3 v km 17,430 – 17,794 vpravo	307	Protihluková stena na D3 v km 16,900 - 19,255 vpravo	
294	Protihluková stena na D3 v km 18,378 – 18,740 vpravo			

Výstavba protihlukových stien v navrhovanej zmene nemusí byť postačujúca pre dodržanie prípustnej hladiny hluku na vyšších podlažiach niektorých obytných domov v Kysuckom Novom Meste. Pre tieto lokality bude potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnúť aj sekundárne protihlukové opatrenia vo forme výmeny okien so štrbinovým vetracím systémom. Pre presnú lokalizáciu obytných jednotiek, bude potrebné vykonať akustické merania in-situ po uvedení diaľnice do prevádzky.

#### **Ochranná clona a clony proti oslneniu**

V súbehu trasy diaľnice a preložky cesty I/11 so železničnou traťou sú na základe štúdie pre návrh opatrení proti oslneniu riešené clony proti oslneniu pri stretávaní automobilov a železničných rušňov. Ochranná clona z nepriehľadných panelov pri skládke odpadov v Kysuckom Novom Meste tvorí pohľadovú bariéru voči skládke KO.

Prehľad objektov clôn proti oslneniu a ochranná clona:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
297	Clona proti oslneniu na preložke c.I/11 v km 1,390-1,643 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
298	Clona proti oslneniu na preložke c.I/11 km 2,470-2,680 vľavo	Bez zmeny oproti platnému ÚR
300	Ochranná clona pri SO v Kysuckom Novom Meste	Bez zmeny oproti platnému ÚR
303	Clona proti oslneniu na trase A km 0,370-0,510 vpravo	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)

#### **Príprava územia**

V rámci prípravy územia sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plochy trvalého záberu a úprava plôch pre zriadenie stavebných dvorov. Úprava plôch bude pozostávať z odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a jeho následného ošetrovania po dobu spätného využitia na zahumusovanie cestného telesa.

Pri príprave územia bude potrebné riešiť aj demolácie v nasledovnom rozsahu:

Prehľad objektov demolácií:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
012	Demolácia spevnenej plochy parkoviska Anita	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
013	Demolácia mostného objektu v Brodne	Bez zmeny oproti platnému ÚR
014	Demolácia objektov ZŠ v Brodne	Bez zmeny oproti platnému ÚR

017	Demolácia objektov ČSPL v Radoli	Zmena oproti SoH 2017
018	Demolácia prístrešku SAD v Radoli	Zmena v km 16,880 – 19,280
019	Demolácia objektov Automotoklubu v Budatínskej Lehote	Bez zmeny oproti platnému ÚR
020	Demolácia objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote	Zmena oproti SoH 2017
021	Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Kysucké Nové Mesto - privádzač
022	Demolácie reklamných objektov pozdĺž cesty I/11	Nový objekt
023	Úprava objektov v areáli SÚ SSC v Budatínskej Lehote	Nový objekt
024	Preložka jestvujúcich garáží v areáli SÚ SSC Budatínska Lehota	Nový objekt

Popis zmien, ku ktorým došlo v rámci Zmeny DÚR v úseku D3 km 16,880 – 19,280:

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
017	Demolácia objektov CSPL v Radoli	017	Demolácia objektov CSPL v Radoli	Vzhľadom na polohu pilierov mosta 233 nie je potrebné tento objekt realizovať
018	Demolácia prístrešku SAD v Radoli	018	Demolácia prístrešku SAD v Radoli	Vzhľadom na rozsah úpravy cesty I/11 a polohu pilierov nie je potrebné tento objekt realizovať
020	Demolácia objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote	020	Demolácia objektov SÚ SSC v Budatínskej Lehote	Objekt ostáva v súlade s vydaným územným rozhodnutím, asanujú sa všetky objekty SC ŽSK
022	Demolácie reklamných objektov pozdĺž cesty I/11	022	Demolácie reklamných objektov pozdĺž cesty I/11	Nový objekt
023	Úprava objektov v areáli SÚ SSC v Budatínskej Lehote	023	Úprava objektov v areáli SÚ SSC v Budatínskej Lehote	Nový objekt. Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK
024	Preložka jestvujúcich garáží v areáli SÚ SSC Budatínska Lehota	024	Preložka jestvujúcich garáží v areáli SÚ SSC Budatínska Lehota	Nový objekt. Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK

### **Prístupové cesty na stavenisko, stavebné dvory a depónie**

Stavba je prístupná z existujúcej cestnej siete a to z cesty I/11, cesty III/2095, III/2053 a poľných ciest. Ako prístup na stavenisko budú slúžiť aj prístupové cesty, ktoré sú navrhnuté tak, aby neprechádzali obytnými časťami územia. Súčasť prístupu na stavenisko tvoria aj jestvujúce poľné cesty (SO 130, 131, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141), ktoré sa v rámci stavby upravujú.

Pre budúcu staveniskovú dopravu sa využijú iba výnimočne a v minimálnom rozsahu miestne komunikácie v Brodne a v Oškerde v prípade využitia plôch na zariadenie staveniska (býv. ŠM Zádubnie a PD v Oškerde) a pri budovaní objektov v obciach, kde nie je iný prístup (dokončovacie práce na ochrannej hrádz v Kysuckom Novom Meste - súbežná miestna komunikácia s riekou Kysucou a v Radoli).

Na výstavbu diaľnice a súvisiacich objektov sa uvažuje s plochami zariadenia staveniska (ďalej ZS) ZS1 až ZS22 a hlavným stavebným dvorom (ďalej HSD) v km 14,600 diaľnice D3, skládkami humusu (ďalej SH) SH1 až SH13 a areálmi poľnohospodárskych fariem v Oškerde a bývalého školského majetku ŠM Zádubnie v Brodne, ktoré môže zhotoviteľ stavby na základe ponúk terajších vlastníkov použiť ako plochy na stavebné dvory. Ďalšie možnosti aj na zriadenie hlavného stavebného dvora sú v dočasnom a trvalom zábere stavby na demoláciu navrhnuté areály SSC a ARC v Budatínskej Lehote, ČSPL v Radoli, resp. v ich blízkosti pozdĺž rieky Kysuce (ZS16 a ZS17). Na týchto plochách sú t. č. zriadené prípojky pre

inžinierske siete s kapacitou vyhovujúcou potrebám stavby. Tieto areály sú situované v bezprostrednej blízkosti stavby s komunikačným a energetickým napojením, takže ich je možné potenciálne využiť aj pre miešacie centrum betónu.

Depónie prebytočného výkopu sa nezriaďujú, predpokladá sa úplné využitie výkopov zo stavby v rámci stavby. Vzhľadom na nedostatok násypových zemín bude potrebné uvažovať s ťažbou najmä z existujúcich miestnych zdrojov. S prebytkom výkopu z výstavby predchádzajúceho úseku diaľnice D3, hlavne z tunela Považský Chlmec nemožno počítať vzhľadom na to, že materiál už bol uložený na trvalej depónii v k.ú. Považský Chlmec .

Prehľad objektov prístupových komunikácií:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
823	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,350 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
824	Prístupová cesta k mostnému objektu 228 km 13,600 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
825	Prístupová cesta k ZS1 km 10,560 D3	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
826	Prístupová cesta na stavenisko v km 14,900	Bez zmeny oproti platnému ÚR
828	Prístupová cesta na stavenisko v km 19,300	Z dôvodu zmeny tvaru zemného telesa diaľnice D3 v úseku Zmeny DÚR km 16,880-19,280 pre doplnenie ORL a PHS je potrebné odsunúť tento objekt. Rozsah bez zmeny, zmena smerového a výškového vedenia cesty.
829	Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11	Úprava zjazdov pre potreby výstavby mostných objektov 233 a 237. Rozsah sa ponechá.
835	Dočasné napojenie D3 na I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR

**Vyvolané investície**

Úpravou trasy diaľnice D3 bolo potrebné modifikovať vyvolané investície, t.j. hlavne úpravy a preložky inžinierskych sietí (vodovody, plynovody, telekomunikačných sietí, nízkonapäťových aj vysokonapäťových elektrických vedení a pod.). Rozsah vyvolaných investícií bol podrobne spracovaný v DSP a je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Prehľad objektov vyvolaných investícií:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
506	Úprava prívodných potrubí do ČOV v obci Kysucký Lieskovec	Bez zmeny oproti platnému ÚR
515	Úprava kanalizácie v km 16,710 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
516	Úprava kanalizácie motorestu Anita	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
520	Úprava splaškovej kanalizácie obce Radoľa	Zmena v km 16,880 – 19,280
521	Preložka vodovodu DN 800 km 21,338-22,300	Bez zmeny oproti platnému ÚR
522	Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste	Zmena v km 16,880 – 19,280
523	Kanalizácia na preložke c.I/11 v km 0,620-0,740	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
524	Úprava kanalizácií v mieste okružnej križovatky	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina,

		Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
540	Úprava vodovodného privádzača DN 800 v km 11,100 D3	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
541	Úprava vodovodnej prípojky motorestu Anita	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
542	Úprava vodovodu DN 800 v km 13,200-13,600 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
543	Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
544	Úprava vodovodu v km 17,860 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
551	Vodovodná prípojka k ŠM Zádubnie	Bez zmeny oproti platnému ÚR
552	Úprava vodovodu na časti stavby č. 138 v km 20,270 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
554	Prípojka vodovodu k tunelu Kysuca - južný portál	Zmena v km 16,880 – 19,280
590	Náhradný vodný zdroj Podháj (Kysucký Lieskovec)	Bez zmeny oproti platnému ÚR
591	Úprava miestneho vodovodu v mieste okružnej križovatky	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
592	Úprava vodovodu ČSPL v Radoli	Nový objekt
595	Rekonštrukcia podzemných nádrží ČSPL Radoľa	Nový objekt
611	Preložka 22 kV prípojky Biomasa, km 22,276 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
628	Preložka rozvodov NN v km 1,800 c.I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
629	Prípojky NN pre ISD	Bez zmeny oproti platnému ÚR
631	Preložka 0,4 kV prípojky na ČOV - Kysucký Lieskovec, km 22,179 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
639	Preložka NN vedenia v km 16,920 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
640	Preložka NN vedenia v km 17,965-18,030 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
641	Preložka NN prípojky k motorestu Anita v km 11,320 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
644	Preložka rozvodov NN k TS v km 1,0 c.I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
649	Preložka VO v km 17,600-18,080 D3 na c.I/11	Zmena v km 16,880 – 19,280
650	Preložka VO na c. III/2053	Bez zmeny oproti platnému ÚR
652	Úprava VO areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	Nový objekt
657	Preložka vedenia NN km 12,475 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
669	Preložka VN 22 kV km 10,890 D3	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
670	Preložka VN 22 kV km 10,915 D3	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
671	Preložka VN 22 kV km 13,715 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
672	Preložka VN 22 kV km 14,780 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
673	Preložka VN 22 kV km 15,465 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
674	Preložka VN 22 kV km 16,746 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
675	Preložka VN 22 kV km 17,653 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
676	Preložka VN 22 kV km 17,450-18,000 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
677	Preložka VN 22 kV km 20,115 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
678	Preložka VN 22 kV km 21,019 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
679	Preložka VN 22 kV k TS ČOV	Zmena v km 16,880 – 19,280
680	Preložka prípojky VN k TS Penta km 0,920 prepojenia c.I/11 a MK	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina,

		Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
681	Osvetlenie okružnej križovatky	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
682	Preložka VN 22 kV km 1,040-2,060 c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
683	Preložka VN 22 kV km 2,260 c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
684	Preložka VN 22 kV km 0,760 prepojenia c.l/11 a MK	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
685	Preložka NN vedenia pre ČSPL v Radoli	Nový objekt
686	Úprava VO ČSPL Radoľa	Nový objekt
687	Rekonštrukcia TS-Anita v km 11,320 D3	Objekt bol súčasťou stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
688	Preložka TS km 17,965 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
689	Preložka TS km 14,780 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
690	Preložka TS km 1,0 cesty l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
691	Preložka prípojky VN k TS v km 1,0 c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
692	Úprava CSS v Radoli	Nový objekt
693	Úprava VO na chodníku pre peších v km 18,350 D3	Nový objekt
694	Preložka prípojky VN k TS ČOV	Nový objekt
695	Preložka TS pre ČSPL v Radoli	Nový objekt
697	Prípojka VN k tunelu Kysuca - južný portál	Zmena v km 16,880 – 19,280
698	Prípojka VN k tunelu Kysuca - severný portál	Zmena v km 16,880 – 19,280
699	Úprava VO zastávky ŽSR v Brodne	Bez zmeny oproti platnému ÚR
700	Preložka NN k vodnému zdroju Rudina	Bez zmeny oproti platnému ÚR
704	Úprava VVN 110 kV č. 7851 a 7852 v km 10,9 D3	Objekt bol zrealizovaný v rámci stavby:D3 Žilina (Brodno) - KNM (dočasné napojenie)
705	Úprava VVN 400 kV č.404 v km 16,0 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
706	Úprava VVN 110 kV č. 7813/7814 v km 1,3 prepojenia c.l/11 a MK	Bez zmeny oproti platnému ÚR
709	Prekládka miestneho rozhlasu na preložke c.l/11 v km 1,810	Bez zmeny oproti platnému ÚR
710	Prekládka vzdušného TF vedenia v rkm 3,080 Kysuce	Bez zmeny oproti platnému ÚR
711	Prekládka vzdušného TF vedenia do ČOV – Kysucký Lieskovec v km 22,200 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
717	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 252,655	Bez zmeny oproti platnému ÚR
718	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
719	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 254,627	Bez zmeny oproti platnému ÚR
720	Preložka 6 kV kábla ŽSR v žkm 252,500-252,716	Bez zmeny oproti platnému ÚR
721	Preložka 6 kV kábla ŽSR v žkm 251,827-252,335	Bez zmeny oproti platnému ÚR
722	Preložka 6 kV kábla ŽSR v žkm 254,470 -254,685	Bez zmeny oproti platnému ÚR
723	Preložka kábla zab. zariadenia ŽSR v žkm 252,604-254,820	Bez zmeny oproti platnému ÚR
724	Izolované styky	Bez zmeny oproti platnému ÚR
725	Úprava PPOOK k OOK Žilina - Vadičov v Kysuci v rkm 5,450	Bez zmeny oproti platnému ÚR
726	Úprava PPOOK k OOK Žilina - Vadičov na preložke c.l/11 v km 1,810	Bez zmeny oproti platnému ÚR
727	Úprava PPOOK k OOK Žilina - Vadičov pod Vadičovským potokom v km 0,170	Zmena v km 16,880 – 19,280
728	Úprava TF kábla pod Vadičovským potokom v km 0,100	Zmena v km 16,880 – 19,280

729	Úprava DOK vedenia	Bez zmeny oproti platnému ÚR
730	Prekládka DKK kábla pod Vadičovským potokom v km 0,170 - DK Olomouc	Zmena v km 16,880 – 19,280
739	Prekládka TF vedenia v km 11,320 D3 - prípojka Anita + Vranie	Bez zmeny oproti platnému ÚR
740	Prekládka TF kábla v km 10,950-11,750 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
742	Prekládka TF vedenia v km 10,950-13,800 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
743	Úprava TF kábla v km 12,530-13,550 D3 - prípojka pre ŽS Brodno	Bez zmeny oproti platnému ÚR
746	Úprava TF kábla v km 1,755 preložky c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
747	Prekládka TF kábla v km 0,100 privádzača KNM - juh	Bez zmeny oproti platnému ÚR
750	Demontáž rozhlasu po drôte v km 17,830 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
751	Prekládka miestneho rozhlasu v km 17,885 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
752	Prekládka vzdušného TF vedenia v km 19,770 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
753	Prekládka vzdušného TF vedenia v km 17,920-18,320 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
754	Prekládka miestneho rozhlasu v km 18,295 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
755	Prekládka TF kábla v km 17,885 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
756	Prekládka TF kábla v km 17,895 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
757	Prekládka DK kábla v km 17,900 D3 - DK Místek	Zmena v km 16,880 – 19,280
758	Prekládka TF kábla v km 17,900 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
759	Prekládka TF kábla pre ČSPL v Radoli	Nový objekt
779	Prekládka DK v Kysuci v rkm 0,900	Bez zmeny oproti platnému ÚR
780	Prekládka DK v Kysuci v rkm 0,940	Bez zmeny oproti platnému ÚR
781	Úprava DOK v km 19,730 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
782	Prekládka DK a DKK v km 10,600-13,800 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
783	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 252,604	Bez zmeny oproti platnému ÚR
784	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
785	Prekládka DK ŽSR v žkm 252,470 - 254,890 na preložke c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
787	Úprava DOK v km 1,0-3,2 preložky c.l/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
790	Prekládka DK a DKK v km 0,100 privádzača KNM - juh	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
791	Prekládka DOK v km 17,900 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
792	Informačný systém diaľnice	Zmena v km 16,880 – 19,280
793	Prípojka telefónu k tunelu Kysuca - severný portál	Zmena v km 16,880 – 19,280
794	Úprava VTL plynovodu v km 15,830 D3	Bez zmeny oproti platnému ÚR
795	Úprava STL plynovodu DN 300 v km 17,980 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
796	Úprava STL plynovodu DN 300 v km 17,990 D3	Zmena v km 16,880 – 19,280
800	Úprava STL plynovodu v Radoli	Zmena v km 16,880 – 19,280
801	Preložka STL plynovodu pod hrádzou Kamence	Zmena v km 16,880 – 19,280
802	Preložka STL plynovodu na prepojení plynu Povina - Kysucké Nové Mesto	Bez zmeny oproti platnému ÚR
803	Úprava VTL plynovodu v km 1,330 prepojenia c.l/11 a MK	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
804	Preložka STL plynovodu v km 0,958 prepojenia c.l/11 a MK	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač

Zmeny, ku ktorým došlo úpravou výškového vedenia trasy diaľnice D3 v km 16,880 – 19,280 (Zmena DÚR) sú prehľadne charakterizované v nasledujúcej tabuľke:



Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
501	Kanalizácia diaľnice D3 km 11,100 – 22,300	501	Kanalizácia diaľnice D3 km 11,100 – 22,300	Zmena spočíva v doplnení 1ks ORL, v zmene polohy odlučovačov a ich kapacity.
507	Žumpa a lapol ČSPL Radoľa	525	Úprava kanalizácie ČSPL v Radoli	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
520	Úprava splaškovej kanalizácie obce Radoľa	520	Úprava splaškovej kanalizácie obce Radoľa	Zmena trasovania preložky kanalizácie obce Radoľa kvôli obídenu mostného piliera. Zmenšenie rozsahu splaškovej kanalizácie z dôvodov zmeny technického riešenia.
522	Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste	522	Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste	Z pôvodných vyústení do rieky Kysuca sa bude upravovať iba jedno v rkm 7,75741, ktoré je ovplyvnené úpravou brehov rieky Kysuca pod mostom SO233. Ostatné úpravy vyústení kanalizácie sa nebudú realizovať vzhľadom na nerealizáciu úprav na rieke Kysuca.
525	Úprava drenáží v areáli SÚ SSC Budatínska Lehota	-	-	Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK.
544	Úprava vodovodu v km 17,860 D3	544	Úprava vodovodu v km 17,860 D3	Zmena trasovania preložky vodovodu kvôli obídenu mostného piliera. Zníženie rozsahu preložky z dôvodu nerealizácie úprav na rieke Kysuca.
555	Úprava vodovodnej prípojky pre ČSPL v Radoli	592	Úprava vodovodu ČSPL v Radoli	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
595	Rekonštrukcia podzemných nádrží ČSPL Radoľa	595	Rekonštrukcia podzemných nádrží ČSPL Radoľa	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018. Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať. Základy pilierov nezasahujú do podzemných nádrží ČSPL Radoľa.
615	Úprava elektrickej prípojky ČSPL Radoľa	685	Preložka NN vedenia pre ČSPL v Radoli	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
616	Úprava elektrickej prípojky areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	616	Úprava elektrickej prípojky areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018. Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK.
639	Preložka NN vedenia v km 16,920 D3	639	Preložka NN vedenia v km 16,920 D3	Ide iba o odstránenie jestvujúcich stĺpov, vedenie už neexistuje.
640	Preložka NN vedenia v km 17,965 – 18,030 D3	640	Preložka NN vedenia v km 17,965 – 18,030 D3	Vetva pre distribučný rozvod sa bude realizovať v pôvodnom rozsahu, časť objektu ktorá napája SC ŽSK sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK.
651	Úprava VO ČSPL Radoľa	686	Úprava VO ČSPL v Radoli	Nový objekt, ktorý vyplynul zo ZS MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018.
652	Úprava VO areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	-	-	Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK
675	Preložka VN 22 kV km 17,653 D3	675	Preložka VN 22 kV km 17,653 D3	Zmena trasovania obj. 675 v súlade s požiadavkami správcu vedenia SSD a obce Radoľa.
676	Preložka VN 22 kV km 17,450 – 18,000 D3	676	Preložka VN 22 kV km 17,450 – 18,000 D3	Zmena trasovania obj. 675 v súlade s požiadavkami správcu vedenia SSD a obce Radoľa.
-	-	649	Preložka VO v km 17,600-18,080 D3 na c.I/11	Zmenšenie rozsahu objektu, prekladajú sa iba tie časti VO, ktoré sú zasiahnuté stavbou mosta 247.
-	-	679	Preložka VN 22 kV k TS ČOV	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
				realizovať. Vedenie je v inej polohe ako bolo uvažované. Nahradené obj. 694
-	-	692	Úprava CSS v Radoli	Nový objekt. Jestvujúcu CSS na ceste I/11 v križovatke s cestou III/2052 je potrebné upraviť, aby nebola v kolízii so stavbou D3.
-	-	693	Úprava VO na chodníku pre peších v km 18,350 D3	Nový objekt. Chodník pre peších je riešený v novej polohe, preto musí dôjsť aj k preložke VO.
-	-	694	Preložka prípojky VN k TS ČOV	Nový objekt, ktorý si vyžiadala zmena technického riešenia.
-	-	695	Preložka TS pre ČSPL v Radoli	Nový objekt. Vzhľadom na polohu jestvujúcej TS, ktorá je v kolízii s diaľnicou D3 je potrebné preložiť túto TS.
-	-	697	Prípojka VN k tunelu Kysuca - južný portál	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
-	-	698	Prípojka VN k tunelu Kysuca - severný portál	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
-	-	727	Úprava PPOOK k OOK Žilina - Vadičov pod Vadičovským potokom v km 0,170	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
728	Úprava TF kábla pod Vadičovským potokom v km 0,100	728	Úprava TF kábla pod Vadičovským potokom v km 0,100	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
-	-	730	Prekládka DKK kábla pod Vadičovským potokom v km 0,170 - DK Olomouc	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
749	Demontáž vzdušného TF vedenia v km 17,650 D3	759	Prekládka TF kábla pre ČSPL v Radoli	Nový objekt, ktorý si vyžiadala zmena technického riešenia.
753	Prekládka vzdušného TF vedenia v km 17,920 – 18,320 D3	753	Prekládka vzdušného TF vedenia v km 17,920 – 18,320 D3	Realizované iba odstránenie jestvujúceho vedenia bez náhrady vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK
754	Prekládka miestneho rozhlasu v km 18,295 D3	754	Prekládka miestneho rozhlasu v km 18,295 D3	Objekt sa nebude realizovať, dotknuté obce už majú riešený rozhlas vzdušným rádiovým vysielaním.
755	Prekládky TF kábla v km 17,885 D3	755	Prekládky TF kábla v km 17,885 D3	Zmena rozsahu z dôvodu kolízie s piliermi mosta 247
756	Prekládky TF kábla v km 17,895 D3	756	Prekládky TF kábla v km 17,895 D3	Zmena rozsahu z dôvodu kolízie s piliermi mosta 247
757	Prekládka DK kábla v km 17,900 D3 – DK Místek	-	-	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
758	Prekládka TF kábla v km 17,900 D3	-	-	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
789	Preložka TF prípojky areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	-	-	Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK
791	Prekládka DOK v km 17,900 D3	791	Prekládka DOK v km 17,900 D3	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.

Správa o hodnotení 2017		Zmena navrhovaného riešenia (zmena DÚR)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
-	-	793	Prípojka telefónu k tunelu Kysuca - severný portál	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať
795	Úprava STL plynovodu DN 200 v km 17,980 D3	795	Preložka STL plynovodu DN 300 v km 17,950 D3	Úprava spočíva iba v preložke plynovodu v mieste, kde je v kolízii so základom mosta 247. V mieste križovania s riekou Kysuca sa plynovod nebude prekladať.
796	Úprava STL plynovodu DN 300 v km 17,990 D3	796	Úprava STL plynovodu DN 300 v km 17,990 D3	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať.
-	-	800	Úprava STL plynovodu v Radoli	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať
-	-	801	Preložka STL plynovodu pod hrádzou Kamence	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať

### Vegetačné úpravy

Vegetačné úpravy riešia výsadbu násypových svahov diaľnice a po vybudovaní lesnej cesty. Na zahumusovanie sa použije humózná vrstva z trasy diaľnice, zahumusovanie sa navrhuje v hrúbke 15 cm. V rámci stavby sú navrhnuté vegetačné úpravy, ktoré sú navrhnuté i pozdĺž protihlukových stien. Na základe posúdenia pôdnych, klimatických podmienok stanovišťa a dendrologického prieskumu boli vytipované nenáročné druhy drevín, ktoré sú pôvodné v koridore diaľnice a sú schopné vytvoriť dostatočnú hmotu zelene. Výsadbou stromov, krov a popínavých drevín pozdĺž diaľnice sa čiastočne nahradí odstránená vegetácia z dôvodu výstavby diaľnice a zmierni sa vplyv automobilovej premávky na okolitú krajinu. Sprievodná zeleň diaľnice bude mať nasledovné funkcie :

- začlenenie technického diela do krajiny
- protierózna funkcia na násypoch diaľnice
- znížená náročnosť na údržbu
- protiemisná a protiprachová bariéra

Aby boli uvedené vegetačné úpravy čo najskôr funkčné, je potrebné ich urobiť bezprostredne po ukončení výstavby technickej časti, prípadne počas jej výstavby, ale v zodpovedajúcom agrotechnickom termíne. Skorou výsadbou na nových plochách ihneď po ukončení výstavby sa zamedzí osídleniu upravovaných plôch inváznymi druhmi rastlín.

### Prehľad objektov vegetačných úprav:

Objekt	Názov objektu	Poznámka
032	Vegetačné úpravy diaľnice D3 a križovatiek	V úseku zmeny výškového vedenia v zmysle zmeny DÚR v km 16,880 – 19,280 sa vegetačné úpravy nebudú realizovať
035	Vegetačné úpravy cesty I/11	Bez zmeny oproti platnému ÚR
036	Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	Objekt je súčasťou samostatnej stavby Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač
037	Vegetačné úpravy cesty III/2053 Povina - Kysucké Nové Mesto	Bez zmeny oproti platnému ÚR

### Rekultivácie dočasných záberov poľnohospodárskych a lesných pozemkov

Po skončení výstavby diaľnice sa všetky plochy dočasných záberov poľnohospodárskych a lesných pozemkov zrekultivujú do pôvodného stavu. Spätná rekultivácia sa uskutoční v dvoch krokoch:

1. technická rekultivácia - úprava terénu a obnova pôdneho profilu
2. biologická rekultivácia – zúrodnenie pôdy a obnova trvalých trávnych porastov

Technická rekultivácia sa navrhuje zhodne pre plochy dočasného záberu do 1 roka a nad 1 rok nasledujúcimi prácami:

- Odstránenie zhutnenia odhumusovaného terénu
- Urovnávanie povrchu pred rozprestretím humusovej vrstvy
- Navezenie, rozprestretie a urovnávanie humusovej vrstvy

Biologická rekultivácia na plochách s dobou dočasného odňatia do 1 roka

V prípade odnímaných poľnohospodárskych plôch v trvaní dočasného odňatia do 1 roka sa rozsah vrátenia poľnohospodárskych plôch do pôvodného stavu obmedzí len na prípravu pôdy na ďalšie využívanie, to znamená urovnávanie povrchu a predosevnú prípravu pôdy. Výnimku tvoria plochy, ktoré boli využívané ako trvalé trávne porasty, resp. sú ako trvalé trávne porasty v stave C-KN evidované. V tomto prípade biologická rekultivácia zahŕňa aj obnovu trávneho krytu. Obnova sa zrealizuje spôsobom popísaným v časti spätnej rekultivácie. Pre vrátenie poľnohospodárskej pôdy do pôvodného stavu sa navrhuje tento postup:

- odstránenie sekundárneho zhutnenia ornice
- urovnávanie povrchu a rozbitie hrubej brázdy po orbe
- úprava pôdy pred výsevom a vytvorenie osivového lôžka
- založenie trvalého trávneho porastu.

Biologická rekultivácia na plochách dočasného odňatia nad 1 rok – spätná rekultivácia

Biologickou rekultiváciou sa rozumie súhrn agrotechnických, biologických a pestovateľských opatrení na obnovu kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskej pôdy a obnovu pôdnej úrodnosti. V zmysle tejto definície je navrhovaný zúrodňovací proces na rekultivovaných pôdach nasledovne:

- ošetrovanie rozprestretej humusovej vrstvy herbicídmi sa navrhuje len výnimočne. Pri kvalitnom ošetrovaní humusového horizontu na skládkach po celú dobu jeho uloženia od skrývky po spätné použitie je použitie chemického ošetrovania obmedzené.
- úprava pôdnej reakcie vápnením jemne mletým vápencom.
- hnojenie pôdy organickým hnojivom maštaľným hnojom
- hnojenie pôdy priemyselnými hnojivami
- v prípade obnovy trvalých trávnych porastov prihnojenie dusíkatým hnojivom
- zelené hnojenie, pri ktorom sa do pôdy zaoráva vyprodukovaná hmota rastlín pestovaných len na tento účel
- obnova trvalých trávnych porastov podsevom do tzv. krycej plodiny
- príslušná agrotechnika predstavuje práce, ktorými sa obrobí pôda pred výsevom a do pôdy sa zapravujú hnojivá.

Rekultivácia lesných pozemkov na plochách dočasného záberu:

- zrovnávanie pláne
- navrstvenie humusovej vrstvy pôdy
- zatrávnenie.

Objekt	Názov objektu	Poznámka
025	Rekultivácia dočasných záberov	Zmena objektu vzhľadom na upravené dočasné zábery stavby v rámci Zmeny DÚR

### **Oplotenie**

Na zamedzenie prístupu chodcov na diaľnicu a na ochranu fauny bude vo vybraných miestach vybudované definitívne oplotenie SO 335 Oplotenie diaľnice. V miestach zásahu stavby do oplotených pozemkov bude vybudované definitívne oplotenie SO 336 Preložky existujúcich oplotení. Zo zmeny DÚ

v km 16,880 – 19,280 vyplynul nový objekt SO 337 Úprava oplatenia areálu SÚ SSC Budatínska Lehota, ktorý sa však nebude musieť realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK.

Objekt	Názov objektu	Poznámka
335	Oplatenie diaľnice	Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR bolo potrebné v niektorých častiach upraviť resp. zmeniť trasu oplatenia. Príslušné nadväzujúce úseky diaľnice D3 km 11,100 – 16,880 a km 19,280 – 22,300 zostávajú v zmysle pôvodnej dokumentácie DÚR (vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2006, 2009).
336	Preložky existujúcich oplatení	Bez zmeny oproti platnému ÚR
337	Úprava oplatenia areálu SÚ SSC Budatínska Lehota	Objekt sa nebude realizovať vzhľadom na úplnú asanáciu objektov SC ŽSK

### III.2.2.1 Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

#### **Záber plôch**

Realizácia navrhovanej zmeny si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch. Pozemky využívané na dočasný záber počas výstavby diaľnice D3 budú po ukončení stavebných prác zrekultivované.

Celkový záber pôdy zmeny trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto uvádza nasledujúca tabuľka:

Kataster	Zábery celkom (ha)	záber PPF			záber LPF		
		Trvalý záber (m <sup>2</sup> )	Dočasný záber (m <sup>2</sup> )	Záber do 1 roka (m <sup>2</sup> )	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)
Vranie	4,1895	738	186	0	0	0,0020	0
Budatín	9,7245	11572	107	13549	0,2956	0	0,1604
Považský Chlmec	8,9553	0	11	0	0	0	0,0110
Brodno	43,7517	103578	57092	14859	4,5477	1,2811	0,2294
Rudinka	0,6292	2482	374	9	0	0	0
Oškerda	8,3152	27430	229	2761	1,9077	0,3406	0,0120
Budatínska Lehota	8,4102	0	0	67	0	0	0,0242
Kysucké Nové Mesto	41,0595	194115	17670	34352	3,4089	0,9385	0,1812
Radoľa	8,5162	227	316	1648	0	0	0,0378
Povina	6,9171	32190	3866	857	0	0	0
Kysucký Lieskovec	3,6977	36966	11484	211	0	0	0
<b>Spolu pre celú stavbu</b>	<b>144,1661</b>	<b>409296</b>	<b>91335</b>	<b>68310</b>	<b>10,1599</b>	<b>2,5622</b>	<b>0,6560</b>

Zdroj: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013)

### **Spotreba vody**

#### Počas výstavby

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných 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). Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

#### Počas prevádzky

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky diaľnice, na havarijné a požiarne účely, a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch diaľnice D3.

### **Ostatné surovinové a energetické zdroje**

#### Počas výstavby

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že pre výstavbu diaľnice sa maximálne využijú výkopové zeminy z trasy diaľnice a súvisiacich objektov. Navrhovaná stavba diaľnice D3 je vedená prevažne na násypoch a na mostných objektoch. Z toho dôvodu sa v celkovej bilancii zemných prác dá očakávať výrazný nedostatok násypového materiálu. 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. Jedna z možností zabezpečenia násypového materiálu je použitie materiálu z lomu Lopusné Pažite vo vzdialenosti cca 3 km od križovatky cesty I/11 s cestou III/01165 (2054) v Radoli.

Ďalšie suroviny, ktoré je potrebné zabezpečiť pre ostatné konštrukcie:

- kamenivo a štrkopiesky (podkladné vrstvy vozoviek, zásypy, obsypy, výroba betónu)
- asfalty (konštrukcia vozoviek)
- cement (výroba betónu)
- oceľ (oceľové mosty, betonárska výstuž, zvodidlá, oplotenie, iné konštrukcie)
- iné materiály (kanalizácia, preložky a prípojky sietí, osvetlenie a pod.)

Nároky na zabezpečenie týchto surovín si bude uplatňovať budúci zhotoviteľ stavby u príslušných výrobcov. Presné druhy a množstvá potrebných surovín budú špecifikované vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

#### *Ložiská vyhradených a nevyhradených nerastov pre úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto:*

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)
- Radoľa (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)

#### Počas prevádzky

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

#### **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

Informačný systém diaľnice (kamerový dohľad, meteozariadenia, stĺpy tiesňového volania, premenné dopravné značky, sčítače dopravy) si vyžadujú prípojky NN z jestvujúceho vedenia. Sú riešené v objekte 629 Prípojky NN pre ISD.

#### **Dopravná a iná infraštruktúra**

##### 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 komunikácie na stavenisko

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov. Stavba bude prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest I., II. a III. triedy, miestnych komunikácií, existujúcich poľných a účelových ciest.

Ako hlavné prístupové tepny do oblasti staveniska vytýčeného trvalým, resp. dočasným, záberom stavby budú využívané cesty I/11, III/2095, III/2055, III/2052, III/2053, III/2054, z ktorých bude možný priamy prístup, resp. prístup na existujúcu sieť obslužných a poľných ciest, ako aj navrhovaných dočasných prístupových komunikácií.

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.

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. Prehľad objektov prístupových komunikácií je uvedený v časti III.2.2.

##### Zariadenie staveniska, stavebné dvory

Pre potrebu výstavby diaľnice D3 a súvisiacich častí stavby sú navrhnuté plochy, ktoré bude možné využiť pre zariadenie staveniska (hlavné alebo pomocné). Počíta sa s plochami zariadenia staveniska (ZS) ZS1 – ZS22 a hlavným stavebným dvorom v km 14,600 diaľnice D3, skládkami humusu (SH) SH1 – SH13, a ďalšími plochami využiteľnými pre potreby stavby v blízkosti stavby (napr. areál

poľnohospodárskej farmy v Oškerde, areál bývalého školského majetku Zádubnie v Brodne), alebo plochy trvalého a dočasného záberu stavby s objektmi navrhnutými na demoláciu). Na týchto plochách sú zriadené aj prípojky na inžinierske siete s kapacitou vyhovujúcou pre potreby stavby.

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.

Návrh stavebných dvorov možno považovať za predbežný. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho 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. Všetky uvádzané plochy môžu byť súbežne využívané aj ako skládky humusu alebo stavebného materiálu.

#### Preložky a úpravy cestných komunikácií

Z dôvodu navrhovaného umiestnenia diaľnice D3, mimoúrovňových križovatiek a mostných objektov a potreby zabezpečenia prístupu na príľahlé, stavbou rozdelené pozemky, bolo nutné riešiť vyvolané investície preložiek, či výstavbu nových komunikácií. Ich prehľad je uvedený v časti III.2.2.

#### **Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby**

Predpokladané zahájenie výstavby celého úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je v 4. štvrtroku 2022 a ukončenie v 4. štvrtroku 2025, celková doba výstavby bude 36 mesiacov. Príprava predmetnej stavby sa v súčasnej dobe plánuje naraz v celej dĺžke predmetného úseku. Výstavbu diaľnice D3 je možné rozvinúť v celom úseku, pričom sa využijú štandardné postupy.

#### **Nároky na pracovnú silu**

Výstavba diaľnice prispeje k vytvoreniu pracovných príležitostí na úseku výstavby, ako priamych aj nepriamych dodávateľských činností.

#### **Iné nároky**

##### Výrub drevín

Výstavba diaľnice D3 v navrhovanom rozsahu si vyžiada výrub drevín na lesných pozemkoch a aj mimo lesných pozemkov. V zábere stavby je sprievodná zeleň ciest, brehové a sprievodné porasty vodných tokov, najmä Kysuce, Vadičovského potoka krajnotvorná zeleň rastúca na poľnohospodársky obrábaných plochách, sprievodná zeleň železnice a pod. Ostatná inventarizácia drevín pre celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bola vypracovaná v roku 2008 v rámci aktualizácie dokumentácie na stavebné povolenie. V tom čase bolo pre riešený tunelový variant diaľnice inventarizovaných spolu 10 496 ks stromov a 63 295 m<sup>2</sup> krovitých porastov. Vypočítaná spoločenská hodnota drevín, pre ktoré sa vyžadoval súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny bola 98.185 693,- Sk (cca 3.272 856,- Eur).

Na úsek Zmeny DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 bola vypracovaná inventarizácia drevín v roku 2020. Spolu bolo v tomto úseku inventarizovaných 4 060 ks stromov a 11 090 m<sup>2</sup>, ich celková spoločenská hodnota predstavovala 1.855 608,27 Eur.

##### Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

V rámci aktualizácie DSP stavby diaľnice D3 sa vypracovala Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov (DSP, Geoconsult spol s.r.o., vypracoval Ing. Zvědelík, 10/2007), ktorá v trase stavby v roku 2007 identifikovala biotopy v celkovej spoločenskej hodnote 79.622 536,- Sk (2.642 984,- Eur):

- Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu
- Br2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (3220) – biotop európskeho významu
- Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu.

Na území plochy záberu plánovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 neboli nájdené žiadne spoločenstvá, ktoré by svojim vegetačným zložením a veľkosťou plochy mohli byť zaradené medzi biotopy európskeho alebo národného významu.



### Nároky na zastavané územie

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 rozsahu stavebných objektov, ktorých prehľad je uvedený v časti III.2.2. Asanovať bude potrebné: mostný objekt v Brodne v km 13,500 – 13,600 D3, objekty ZŠ v Brodne z dôvodu umiestnenia preložky cesty I/11 v úseku km 1,450 – 1,600, objekty Automotoklubu v Budatínskej Lehote v km 18,000 – 18,100 D3, objekty SÚ SSC v Budatínskej Lehote v km 18,100 – 18,220 D3, ďalej budú odstránené reklamné objekty pozdĺž cesty I/11 v prietahu obcou Radoľa a Budatínska Lehota (18 ks).

### **III.2.2.2 Údaje o výstupoch zmeny navrhovanej činnosti**

#### **Emisie z dopravy**

##### Počas výstavby

Počas výstavby budú mechanizmy, ktoré budú realizovať stavebnú činnosť a prepravu materiálu, zdrojom znečistenia ovzdušia. Pôjde najmä o zvýšené množstvá exhalátov a prachu v ovzduší. Intenzita a plošný rozsah bude závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

##### Počas prevádzky

Zatiaľ posledná *Imisná štúdia* pre celú trasu diaľnice v tunelovom variante (*Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, DSP, Heseck, Ďurčanská, 2006*) konštatovala prekročenie povolených limitných hodnôt NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia (200 µg/m<sup>3</sup>) od vplyvov dopravy na diaľnici D3 v kumulácii s cestou I/11 v úseku od plánovanej križovatky Brodno po križovatku Kysucké Nové Mesto v celom modelovanom období rokov 2015 až 2040. Ročné limitné hodnoty koncentrácie NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia ľudí (40 µg/m<sup>3</sup>) neboli prekročené. Vypočítané hodnoty pre PM<sub>10</sub> v okolí diaľnice D3 nepresahovali povolený limit.

V priestore mimoúrovňovej križovatky Kysucké Nové Mesto nedochádzalo k zvýšenej koncentrácii látok, prekračujúcej limity v celom modelovanom období.

V *Exhalačnej štúdii* (*Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Zmena DÚR v km 16,880 po km 19,280 D3, DOPRAVOPROJEKT a.s. 02/2020*) bolo konštatované, že obyvatelia dotknutých sídiel nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po navrhovanej zmene. 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.

#### **Odpadové vody**

##### Počas výstavby

Počas výstavby diaľnice D3 môžu byť povrchové vody a zrážkové vody znečistené pri prevádzke nákladných automobilov, stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby, zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky). K znečisteniu podzemnej vody môže dochádzať pri výkopových prácach, z čistenia spevnených plôch na stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, z únikov ropných látok, havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod..

##### Počas prevádzky

Počas prevádzky diaľnice D3 sa účinky odpadovej vody odtekajúcej z povrchu cestnej komunikácie môžu prejaviť na kvalite podzemných a povrchových vôd. V prípade veľkého množstva a koncentrácie znečisťujúcich látok s vysokým podielom suspendovaných látok (len v prípade havárií) môžu odpadové vody spôsobiť lokálne znečistenie vôd. Rovnaké nebezpečenstvo predstavujú odpadové vody zo zimnej údržby vozovky. Chemické prostriedky majú veľmi negatívny vplyv na viaceré zložky životného prostredia osobitne na pôdu a vegetáciu v okolí udržiavanej vozovky, ale aj na podzemné a povrchové vody a na dopravné prostriedky a komunikácie samotné. Toto pôsobenie závisí od množstva

aplikovaných posypových prostriedkov, povrchu, kategórie a zaťaženia komunikácie, klimatických podmienok, rozmiestnenia zelene a jej odolnosti voči soliam, polohy vozovky v teréne, druhu pôdy a pod.

Spôsob odvádzania zrážkových vôd z povrchu diaľnice D3 a jej objektov je podrobne popísaný v časti III.2.2. - Dažďová diaľničná kanalizácia.

### ***Iné odpady***

Počas výstavby, ako aj prevádzky, diaľnice D3 bude potrebné dbať na minimalizáciu množstva netriedeného komunálneho odpadu. Vzniknutý odpad je potrebné vytriediť a deponovať na príslušnej riadenej skládke, resp. v zberných surovinách.

### ***Predpokladané druhy odpadov vznikajúce počas výstavby***

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporučený spôsob zneškodnenia
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	O	príprava územia, výrub stromov	SK, SP
10 13 14	Odpadový betón a betónový kal	O	stavebné práce	SK
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	N	stavebné dvory	SP, RK
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezp. látkami	N	prevádzka mechanizmov, staveb. dvorov	SP
17 01 01	Betón	O	stavebné práce	RK
17 02 01	Drevo	O	príprava územia	SP
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	demolácie, stavebné práce	RK
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	preložky vedení	
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	manipulácia s ropnými látkami, havárie	SK
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	stavba	SK
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N	stavba, preložky	SP
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	stavebné práce	Použitie do násypov
17 09 04	Zmiešané odpady stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	O	stavba, preložky	RK, SK
19 10 01	Odpad zo železa a z ocele	O	stavebné práce	RK
19 12 06	Drevo obsahujúce nebezpečné látky	N	demolácie, stavebné práce	SP
20 01 01	Papier a lepenka	O	stavebné práce	RK
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	výrub stromov	SK
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	prevádzka stavebného dvora	SP

Vysvetlivky: O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad, SK – skládkovanie, RK – recyklovanie, SP – spaľovanie

### ***Predpokladané druhy odpadov vznikajúce počas prevádzky***

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporučený spôsob zneškodnenia
02 01 03	Odpadové rastlinné tkanivá	O	ošetrovanie zelene	SP, KN
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporúčaný spôsob zneškodnenia
08 01 13	Kaly z farby alebo laku obsahujúce org. rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
08 01 17	Odpady z odstraňovania farby alebo laku obsahujúce org. rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
13 05 02	Kaly z odlučovačov oleja z vody	N	prevádzka cestnej kanalizácie	SP
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	N	prevádzka cestnej kanalizácie	SP
13 07 02	Benzín	N	údržba cesty	SP
13 08 02	Iné emulzie	N	údržba cesty	SP
15 01 06	Zmiešané obaly	O	údržba cesty	SP
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	údržba cesty	SP, SK
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N	odstránenie dopr. havárie, údržba cesty	SP
16 01 03	Opotrebované pneumatiky	O	údržba cesty	RK
16 01 07	Olejové filtre	N	údržba cesty	
16 01 13	Brzdové kvapaliny	N	údržba cesty	SP
17 01 01	Betón	O	údržba cesty	RK
19 10 01	Odpad zo železa a z ocele	O	údržba cesty	RK
19 10 02	Odpad z neželezných kovov	O	údržba cesty	RK
19 12 06	Drevo obsahujúce nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
20 01 21	Žiarivky a iný odpad obsahujúci ortuť	N	údržba cesty	FCH
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	ošetrovanie zelene	KN, SK
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	čistenie cesty	SP
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	čistenie cesty	SK
20 03 06	Odpad z čistenia kanalizácie	O	prevádzka cestnej kanalizácie	SK

Vysvetlivky: O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad, SK – skládkovanie, RK – recyklovanie, SP – spaľovanie, KN – kompostovanie, FCH – fyzikálno-chemická úprava

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.

### **Zdroje hluku, vibrácií a žiarenia, tepla a zápachu**

#### Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz vyťaženej zeminu a násypového materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby, resp. na stavebných dvoroch. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené.

### Počas prevádzky

Zdrojom hluku počas prevádzky diaľnice bude doprava po diaľnici D3 a preložke cesty I/11. Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí diaľnice D3 bola v rámci DSP vypracovaná aktualizácia „Hlukovej štúdie akcia Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Diaľnica D3 a súbežná cesta I/11 a Diaľničný privádzač – prepojenie cesty I/11 a MK v KNM“ (Ing. Mateček, 2012). Z hľadiska prevádzky samotnej navrhovanej cestnej siete dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v niekoľkých lokalitách, pre ktoré boli navrhnuté primárne protihlukové opatrenia pri zdroji hluku. V súvislosti so zmenou výškového vedenia trasy D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 sa v roku 2020 v rámci Zmeny DÚR vypracovala „Hluková štúdia“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020). Na jej základe došlo k prehodnoteniu navrhnutých protihlukových opatrení na trase diaľnice D3 v uvedenom úseku. Z vyhodnotenia uskutočnených prieskumov sa v súčasnosti na stavbe diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (bez už vybudovaných PHS v úseku dočasného napojenia na úsek D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) a bez PHS na privádzači Kysucké Nové Mesto) predpokladá výstavba 11 objektov PHS v celkovej dĺžke 11 101 m, výšky od 2 do 5 m.

### **III.3 PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE**

Navrhovaná činnosť nadväzuje na predchádzajúci úsek diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) a pokračuje nasledujúcim úsekom diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. Stavba D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) s tunelom Považský Chlmec bola v roku 2017 dočasným napojením na cestu I/11 uvedená do prevádzky. Úsek stavby D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je v etape prípravy. V území dotknutom stavbou diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto sa plánujú ďalšie investície:

- Vážska vodná cesta prieplav Žilina - št. hranica, investor MDV SR (ako podklad bol použitý územný plán Veľkého územného celku Žilinského samosprávneho kraja z roku 1998 v znení neskorších zmien a doplnkov a expertízny posudok – Prehodnotenie možnosti trasovania priepľavu v úseku Kysucké Nové Mesto, riečny km 10,00 – 12,00 – r.2013 z dôvodu neexistencie iného záväzného alebo novšieho dokumentu k tejto investičnej činnosti);
- Vysokorýchlostná trať – trasa D3 akceptuje trasu VRT v zmysle štúdie, ktorú vypracoval SUDOP TRADE Košice (1997), trasa je v kolízii s trasou diaľnice D3 v lokalite Kysucká brána
- Odstránenie bodovej závary na ceste I/11 - križovatka Kysucké Nové Mesto, Technická štúdia, investor NDS, a.s.;
- Kysucká cyklotrasa, investor Žilinský samosprávny kraj.

Riziká spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej zmeny 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,
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky.

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 havárie, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká. 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.

#### **III.4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV**

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov .

#### **III.5 VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE**

Zmeny navrhovanej činnosti predmetnej stavby nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

#### **III.6 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ**

##### **III.6.1 Geomorfologické pomery**

*(prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013))*

Z geomorfologického hľadiska sa predmetná časť diaľnice nachádza v oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Javorníky, oddielu Nízke Javorníky. Východný portál tunela Považský Chlmec ústi nad úpäťm vrchu Hajiská, začleneného do pododielu – Rovnianska vrchovina. Má stredne až hlboko rezaný reliéf so stredným uhlom sklonu 10-19°. Na charaktere reliéfu sa silne uplatňuje litológia geologického prostredia. V súčasnosti sa na tvarovaní reliéfu svahov uplatňuje silný fluvialny erózný proces so silnou hĺbkovou eróziou. V horskom reliéfe pritom nastáva stredne silný až silný pohyb hmôt po svahoch. Po preklenutí rieky Kysuca pokračuje trasa diaľnice rovinatým fluvialnym reliéfom údolia Kysuce až po jeho výrazné zúženie v okolí km 14,0, kde z východu zasahuje oblasť Kysuckých Beskýd. Ďalej v smere trasy diaľnice sa údolie Kysuce široko roztvára a tvorí Kysuckú kotlinu (pododiel). Kotlina je eróznodenučného pôvodu s nepatrným uplatnením litológie na charaktere reliéfu. Ploché dno kotliny tvorí niva Kysuce, mierne vyvýšené okraje členitá pahorkatina, ktorú budujú eocénne ílovce. Predstavuje typ bezlesnej kotlinovej krajiny. V súčasnosti sa na tvarovaní reliéfu uplatňujú fluvialne akumuláčno-erózne procesy.

##### **III.6.2 Geologické pomery**

*(prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013))*

Z hľadiska regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí južná časť riešenej trasy diaľničného úseku do varínskeho úseku bradlového pásma a pribradlovej oblasti, severná časť do západobystrického flyšu, zóny magurského flyšu.

Trasa diaľnice prechádza prevažne vo fluvialnych sedimentoch rieky Kysuce, ktoré sú zastúpené štrkovitými zeminami, lokálne hlinitými pieskami. Podložie fluvialnych sedimentov je v južnej, teda počiatkovej časti, budované kriedovými zlepcami a ďalej sivými slieňami a pieskocami kysuckej série bradlového pásma.

V oblasti obce Rudinka je Kysucká séria, smerom z juhu na sever, zastúpená kriedovými a jurskými horninami. Z kriedových hornín sú to predovšetkým pestré slieňové lalinocové vrstvy (cenoman), zelené škrvnité vápence a slieňové tisaľské vrstvy (alb) a rohovcové škrvnité slieňové a vápence (berias – barém). Jurské horniny Kysuckej série sú zastúpené kalpionelovými vápencami (titón), červenými

hlúznatými vápencami (kimeridž), rádiolaritmi a rádioláriovými vápencami (oxford), škvrnitými kremitými vápencami, kremitými bridlicami nadposidóniových vrstiev, a škvrnitými kremitými vápencami a bridlicami posidóniových vrstiev.

Severne od obce Rudinka až po koniec trasy sa nachádza paleogénny magurský príkrov, ktorý je budovaný spodno- až stredno- eocénnymi vápnitými glaukonitickými pieskovecami a slieňami paleogénnej bystrickej jednotky.

Významným fenoménom z tektonického hľadiska je príkrovová línia násunu manínskej série na kysuckú sériu bradlového pásma, ktorá sa tiahne južne od posudzovanej trasy diaľnice.

Podobne prešmyk jz.–vsv. smeru, severne od obce Rudinka, vytvára hranicu jurských vápencov a bridlíc Kysuckej série bradlového pásma a paleogénneho magurského príkrovu, zastúpeného bystrickou jednotkou. Predmetný úsek trasy diaľnice zastihuje práve tento tektonický prechod jurského vývoja bradlového pásma do paleogénu.

Zlomová tektonika sa prejavuje v dvoch smeroch. Starší JZ-SV až Z-V smer sa prejavuje v menšej miere v komplexoch paleogénu medzi obcou Oškerda a Radoľa. Ide prevažne o strmo sklonenú tektoniku so sklonom k J až JV.

Významné postavenie má mladšia priečna SZ - JV a S-J tektonika. V menšej miere sa prejavuje rozblokovaním vápencových komplexov bradlového pásma pri obci Rudinka. Jej prejavy sú viditeľné v paleogénných súvrstviach bystrickej jednotky, a to predovšetkým v príľahlých svahoch medzi obcami Radoľa a Povina, kde sa nachádzajú rozsiahle líniové vývery vody, s množstvom zosuvných telies. Podľa priebehu sa jedná o strmé tektonické línie.

#### Inžinierskogeologické pomery

Z inžinierskogeologického hľadiska patrí záujmová časť trasy diaľnice do regiónu karpatského flyša, oblasti: flyšových hornatín – Javorníky a flyšových vrchovín – Kysucká vrchovina.

#### *Predkvartérne horniny*

Záujmová časť trasy diaľnice sa začína od východného portálu tunela Považský Chlmec, kde sa končí výskyt kriedových zlepcov kysuckej série bradlového pásma, ktoré patria do inžinierskogeologického rajónu flyšoidných hornín. Jedná sa prevažne o polymiktné zlepence a striedanie polymiktných zlepcov a bridlíc.

Ďalej prechádza trasa striedajúcimi sa skalnými a poloskalnými horninami rajónu flyšoidných hornín, ktoré sú zastúpené sivými slieňami, pieskovecami a pestrými slieňami snežnických vrstiev kysuckej série bradlového pásma.

V oblasti obce Rudinka vystupujú prevažne skalné horniny inžinierskogeologického rajónu karbonátových a klastických hornín. Sú zastúpené kriedovými slieňami a vápencovými horninami a jurskými predovšetkým vápencovými horninami, menej bridlicami.

Po prechode trasy vyššie uvedeným rajónom sa diaľnica, až po záver predmetného úseku diaľnice, nachádza v rajóne flyšoidných hornín, so striedajúcimi sa skalnými a poloskalnými horninami. Sú zastúpené prevažne sivými vápnitými glaukonitickými pieskovecami a slieňami bystrickej jednotky paleogénneho magurského príkrovu.

#### *Kvartérne sedimenty*

Trasa diaľnice prechádza územím, kde sú zastúpené nasledovné genetické typy sedimentov: antropogénne, fluviálne, eluviofluviálne, eluviálne, deluviálne a prechod zemín z elúvia do skalného podložia.

Antropogénne sedimenty majú veľmi pestré zloženie. Jedná sa prevažne o jemnozrnné a štrkovité zeminy, ojedinele o kamenité zeminy.

Plošne najrozsiahlejšie i najpestrejšie zastúpenie majú fluvialné sedimenty – zastúpené jemnozrnnými, piesčitými a štrkovitými zeminami. Ojedinele sa vyskytuje i kamenitá frakcia a organické zeminy.

Eluviofluvialné sedimenty predstavujú prechodnú vrstvu medzi fluvialnými a eluvialnými sedimentami a vyznačujú sa prevažne výskytom obliakov i ostrohranných úlomkov hornín. Ide o jemnozrnné až štrkovité zeminy.

Charakter eluvialných sedimentov súvisí s typom skalného podložia a mení sa od jemnozrnných zemín, cez piesčité až po štrkovité zeminy. Deluvialné sedimenty sa nachádzajú len v oblasti preložky cesty I/11 a sú zastúpené jemnozrnnými zeminami.

Od doby spracovania správy o hodnotení boli inžinierskogeologické pomery podrobne skúmané v etapách podrobného a doplnkového geologického prieskumu:

- Máťuš J., Mašlárová I., 1997: Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, Časť A:Trasa diaľnice bez tunelov, Uranpres, Spišská Nová Ves.
- Mašlár E. a kol., 1999: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť C úsek v km 10,55 – 21,217, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP
- Mašlár E., Jakubis I., 2000: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť D – Križovatka Kysucké Nové Mesto – juh, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP
- Mašlár E., Jakubis I., 2000: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť E – preložka cesty I/11, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP
- Máťuš J., 2006: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, doplňujúci inžinierskogeologický prieskum, Uranpres, Spišská Nová Ves.
- Máťuš J., Mašlár E., Jakubis I., Mašlárová I., 2006: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, rešeršná správa: časť C - Úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové mesto, časť D - Križovatka Kysucké Nové Mesto - juh, časť E - Preložka cesty 1/11, Uranpres, Spišská Nová Ves.
- Máťuš J., Jakubis I., 2007: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, úsek D3 km 21,186 - 22,300 a časť stavby 113, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP
- Hydrogeologické posúdenie variantného riešenia diaľnice D3 v úseku km 17,00 - 19,00 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, Katedra geotechniky, STU, Bratislava, 2015.
- DPP Žilina, s.r.o., 12/2019: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3, Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum (v rozsahu potrebnom pre spracovanie DÚR)

Správy z prieskumov obsahujú podrobnú inžinierskogeologickú a geotechnickú charakteristiku vyčlenených typov zemín a hornín. V kompletnom znení sú k dispozícii u navrhovateľa.

#### Ložiská nerastných surovín

V riešenom území sa nenachádzajú zdroje nerastných surovín. 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)

- Strážavy – Polom (vápenec)
- Považský Chlmec (dekoračný kameň)

Ložiská nevyhradených nerastov:

- Bánová (tehliarske suroviny)
- Bytčica – Žilina (tehliarske suroviny)
- Radoľa (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)

#### Environmentálne záťaž

V tesnej blízkosti navrhovanej trasy diaľnice D3 cca v úseku km 16,07 – 16,47 po pravej strane je situovaná skládka odpadu. Z druhej strany je v tesnej blízkosti rieka Kysuca. Skládka bola pravdepodobne založená v mieste vyťaženého štrkoviska a dosahuje hrúbku viac ako 4 m (lokálne až 10-13 m). Výskyt navážok a odpadu (hrúbka cca 1,5 -3 m) možno očakávať v trase diaľnice v km cca 16,32 – 16,52 a bude potrebné ich odstrániť (*Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Rešeršná správa, časť C,D,E, Príloha F: mosty, ORL a vodohospodárske objekty – doplňujúci IG prieskum, Geoconsult, s.r.o., 07/2006*).

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:

Názov EZ	Register	Identifikátor	Obec	Okres
ZA (019) / Žilina - neriadená skládka TKO Považský Chlmec	A	SK/EZ/ZA/1068	Žilina	Žilina
ZA (020) / Žilina - skládka odpadov Považský Chlmec	B	SK/EZ/ZA/1069	Žilina	Žilina
KM (002) / Kysucké Nové Mesto - neutralizačná stanica	B	SK/EZ/KM/312	KNM	KNM
KM (003) / Kysucké Nové Mesto - bývalý sklad olejov	B	SK/EZ/KM/313	KNM	KNM
KM (004) / Kysucké Nové Mesto - mestská skládka TKO	B	SK/EZ/KM/314	KNM	KNM
KM (005) / Kysucké Nové Mesto - NN Slovakia	BC	SK/EZ/KM/315	KNM	KNM
KM (006)/ Kysucké Nové Mesto - Oškerda	A	SK/EZ/KM/316	KNM	KNM
KM (008) / Kysucké Nové Mesto - skládka pri SPŠ v meste	B	SK/EZ/KM/318	KNM	KNM
KM (009) / Kysucké Nové Mesto - skladovací areál HORA	A	SK/EZ/KM/319	KNM	KNM
KM (010)/ Kysucké Nové Mesto – ZANAD	A	SK/EZ/KM/320	KNM	KNM
KM (1969) / Kysucké Nové Mesto - časť bývalého areálu KLF	BC	SK/EZ/KM/1969	KNM	KNM
KM (1941) / Radoľa - skládka KO pri cintoríne	C	SK/EZ/KM/1941	KNM	KNM



KM (2032) / Kysucký Lieskovec - skládka Lopušné Pažite	C	SK/EZ/KM/2032	Kysucký Lieskovec	KNM
--	---	---------------	-------------------	-----

<http://envirozataze.enviroportal.sk>

Pravdepodobné environmentálne záťaž a potvrdené environmentálne záťaž 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.

Podľa registra skládok a mapových podkladov (mapový server SGÚDŠ) sa aj priamo v trase diaľnice D3 a v jej najbližšom okolí evidujú viaceré skládky:

- R.č.2878 (k.ú. Považský Chlmec), nelegálna skládka Považský Chlmec 4 – opustená skládka bez prekrytia
- R.č.2870 (k.ú. Vranie), skládka TKO, zlikvidovaná – odvezená
- R.č. 2869 (k.ú. Vranie), skládka TKO, zlikvidovaná – odvezená
- R.č. 2850 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 2851 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 2849 (k.ú. Brodno), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č.2847 (k.ú. Brodno), skládka SO – zlikvidovaná, - odvezená
- R.č. 6446 (k.ú. Rudinka), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 6445 (k.ú. Oškerda), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 6454 (k.ú. Oškerda), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 6444 (k.ú. Oškerda), skládka SO a kalov, skládka s ukončenou prevádzkou
- R.č. 6443 (k.ú. Rudinka), skládka SO, skládka s ukončenou prevádzkou
- R.č. 6462 (k.ú. Kysucké Nové Mesto), skládka TKO s ukončenou prevádzkou
- R.č. 6431 (k.ú. Budatínska Lehota), skládka TKO, SO a kalov - zlikvidovaná, nový odpad na malej ploche (zdroj SAŽP).
- R.č. 6429 (k.ú. Budatínska Lehota), skládka TKO a SO – nový odpad na malej ploche(zdroj SAŽP)
- R.č. 6428 (k.ú. Budatínska Lehota), nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 6441 (k.ú. Povina), skládka PO a TKO, nelegálna skládka – opustená skládka bez prekrytia
- R.č. 6440 (k.ú. Pvína), stará neriadená skládka, opustená
- R.č. 6409 (k.ú. Kysucký Lieskovec), prekrytá upravená skládka SO
- R.č. 6408 (k.ú. Kysucký Lieskovec), prekrytá upravená skládka SO, PO a kaly
- R.č. 6407 (k.ú. Kysucký Lieskovec), skládka na nie nebezpečný odpad. Uzatvorená a prekrytá

Takmer vo všetkých dotknutých k.ú. je evidovaný väčší počet skládok ako boli uvedené, ich poloha je zakreslená na mapovom serveri SGÚDŠ.

### **III.6.3 Geologické a geomorfologické pomery**

(prevzaté z *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013)*)

#### **Geomorfologické pomery**

Z geomorfologického hľadiska sa predmetná časť diaľnice nachádza v oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Javorníky, oddielu Nízke Javorníky. Východný portál tunela Považský Chlmec ústí nad úpäťm vrchu Hajiská, začleneného do pododielu – Rovnianska Vrchovina. Má stredne až hlboko rezaný reliéf so stredným uhlom sklonu 10-19°. Na charaktere reliéfu sa silne uplatňuje litológia geologického prostredia. V súčasnosti sa na tvarovaní reliéfu svahov uplatňuje silný fluvialny erózný proces so silnou hĺbkovou eróziou. V horskom reliéfe pritom nastáva stredne silný až silný pohyb hmôt po svahoch.

Po preklenutí rieky Kysuca pokračuje trasa diaľnice rovinným fluvialnym reliéfom údolia Kysuce až po jeho výrazné zúženie v okolí km 14,0, kde z východu zasahuje oblasť Kysuckých Beskýd. Ďalej v smere

trasy diaľnice sa údolie Kysuce široko roztvára a tvorí Kysuckú kotlinu (pododiel). Kotlina je eróznodenudačného pôvodu s nepatrným uplatnením litológie na charaktere reliéfu. Ploché dno kotliny tvorí niva Kysuce, mierne vyvýšené okraje členitá pahorkatina, ktorú budujú eocénne ílovce. Predstavuje typ bezlesnej kotlinovej krajiny. V súčasnosti sa na tvarovaní reliéfu uplatňujú fluvialne akumuláčno-erózne procesy.

### **Geologická stavba**

Z hľadiska regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí južná časť riešenej trasy diaľničného úseku do varínskeho úseku bradlového pásma a príbradlovej oblasti, severná časť do západobystrického flyšu, zóny magurského flyšu.

Trasa diaľnice prechádza prevažne vo fluvialných sedimentoch rieky Kysuce, ktoré sú zastúpené štrkovitými zeminami, lokálne hlinitými pieskami. Podložie fluvialných sedimentov je v južnej, teda počiatočnej časti, budované kriedovými zlepenkami a ďalej sivými slieňami a pieskovicami kysuckej série bradlového pásma.

V oblasti obce Rudinka je Kysucká séria, smerom z juhu na sever, zastúpená kriedovými a jurskými horninami. Z kriedových hornín sú to predovšetkým pestré sliene lalinocných vrstiev (cenoman), zelené škrvnité vápence a sliene tissalských vrstiev (alb) a rohovcové škrvnité sliene a vápence (berias – barém). Jurské horniny Kysuckej série sú zastúpené kalpionelovými vápencami (titón), červenými hľuznatými vápencami (kimeridž), rádiolaritmi a rádiolárovými vápencami (oxford), škrvnitými kremitými vápencami, kremitými bridlicami nadposidóniových vrstiev, a škrvnitými kremitými vápencami a bridlicami posidóniových vrstiev.

Severne od obce Rudinka až po koniec trasy sa nachádza paleogénny magurský príkrov, ktorý je budovaný spodno- až stredno- eocénnymi vápnitými glaukonitickými pieskovicami a slieňami paleogénnej bystrickej jednotky.

Významným fenoménom z tektonického hľadiska je príkrovová línia násunu manínskej série na kysuckú sériu bradlového pásma, ktorá sa tiahne južne od posudzovanej trasy diaľnice.

Podobne prešmyk jz.–vsv. smeru, severne od obce Rudinka, vytvára hranicu jurských vápencov a bridlíc Kysuckej série bradlového pásma a paleogénneho magurského príkrovu, zastúpeného bystrickou jednotkou. Predmetný úsek trasy diaľnice zastihuje práve tento tektonický prechod jurského vývoja bradlového pásma do paleogénu.

Zlomová tektonika sa prejavuje v dvoch smeroch. Starší jz.–sv. až z.–v. smer sa prejavuje v menšej miere v komplexoch paleogénu medzi obcou Oškerda a Radoľa. Ide prevažne o strmo sklonenú tektoniku so sklonom k J až JV.

Významné postavenie má mladšia priečna sz.–jv. a s.–j. tektonika. V menšej miere sa prejavuje rozblokovaním vápencových komplexov bradlového pásma pri obci Rudinka. Jej prejavy sú viditeľné v paleogénnych súvrstviach bystrickej jednotky, a to predovšetkým v priľahlých svahoch medzi obcami Radoľa a Povina, kde sa nachádzajú rozsiahle líniové vývery vody, s množstvom zosuvných telies. Podľa priebehu sa jedná o strmé tektonické línie.

### **Inžinierskogeologické pomery**

Od doby spracovania správy o hodnotení boli inžinierskogeologické pomery podrobne skúmané v etapách podrobného a doplnkového geologického prieskumu:

- Mašlár E. a kol., 1999: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť C úsek v km 10,55 – 21,217, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP

- Mašlár E., Jakubis I., 2000: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť D – Križovatka Kysucké Nové Mesto – juh, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP

- Mašlár E., Jakubis I., 2000: Diaľnica D 18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť E – preložka cesty I/11, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP

- Máťuš J., Jakubis I., 2007: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, úsek D3 km 21,186 - 22,300 a časť stavby 113, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP

Správy z prieskumov obsahujú podrobnú inžinierskogeologickú a geotechnickú charakteristiku vyčlenených typov zemín a hornín. V kompletnom znení sú k dispozícii u projektanta.

Z inžinierskogeologického hľadiska patrí záujmová časť trasy diaľnice do regiónu karpatského flyša, oblastí: flyšových hornatín – Javorníky a flyšových vrchovín – Kysucká vrchovina.

### ***Predkvartérne horniny***

Záujmová časť trasy diaľnice sa začína od východného portálu tunela Považský Chlmec, kde sa končí výskyt kriedových zlepcov kysuckej série bradlového pásma, ktoré patria do inžinierskogeologického rajónu flyšoidných hornín. Jedná sa prevažne o polymiktné zlepenca a striedanie polymiktných zlepcov a bridlíc.

Ďalej prechádza trasa striedajúcimi sa skalnými a poloskalnými horninami rajónu flyšoidných hornín, ktoré sú zastúpené sivými slieňami, pieskovecami a pestrými slieňami snežnických vrstiev kysuckej série bradlového pásma.

V oblasti obce Rudinka vystupujú prevažne skalné horniny inžinierskogeologického rajónu karbonátových a klastických hornín. Sú zastúpené kriedovými slieňami a vápencovými horninami a jurskými predovšetkým vápencovými horninami, menej bridlicami.

Po prechode trasy vyššie uvedeným rajónom sa diaľnica, až po záver predmetného úseku diaľnice, nachádza v rajóne flyšoidných hornín, so striedajúcimi sa skalnými a poloskalnými horninami. Sú zastúpené prevažne sivými vápnicami glaukonitickými pieskovecami a slieňami bystrickej jednotky paleogénneho magurského príkrovu.

### ***Kvartérne sedimenty***

Trasa diaľnice prechádza územím, kde sú zastúpené nasledovné genetické typy sedimentov: antropogénne, fluvialne, eluviofluvialne, eluviálne, deluviálne a prechod zemín z elúvia do skalného podložia.

Antropogénne sedimenty majú veľmi pestré zloženie. Jedná sa prevažne o jemnozrnné a štrkovité zeminy, ojedinele o kamenité zeminy.

Plošne najrozsiahlšie i najpestrejšie zastúpenie majú fluvialne sedimenty – zastúpené jemnozrnnými, piesčitými a štrkovitými zeminami. Ojedinele sa vyskytuje i kamenitá frakcia a organické zeminy.

Eluviofluvialne sedimenty predstavujú prechodnú vrstvu medzi fluvialnými a eluviálnymi sedimentami a vyznačujú sa prevažne výskytom obliakov i ostrohranných úlomkov hornín. Ide o jemnozrnné až štrkovité zeminy.

Charakter eluviálnych sedimentov súvisí s typom skalného podložia a mení sa od jemnozrnných zemín, cez piesčité až po štrkovité zeminy. Deluviálne sedimenty sa nachádzajú len v oblasti preložky cesty I/11 a sú zastúpené jemnozrnnými zeminami.

### ***Geodynamické javy***

Nakoľko prevažná časť trasy diaľnice prechádza vo fluvialnom prostredí – náplavoch rieky Kysuce, geodynamické javy priamo v trase diaľnice (okrem preložky cesty I/11) sa prakticky nevyskytujú. Na svahoch v okolí trasy k najvýznamnejším geodynamickým javom patria predovšetkým svahové deformácie. Jedná sa zväčša o prúdové i plošné zosuvy, ktorých vznik podmieňuje svahová erózia, spolu s náhlymi zmenami nasýtenia hornín vodou, predovšetkým v obdobiach dlhodobějších zvýšených úhrnov zrážok. Tento jav je typický pre flyšoidné horniny, ktoré budujú prevažnú časť trasy.

Aktívna zosuvná oblasť sa nachádza v trase preložky I/11, a to v oblasti km 1,72. Taktiež je tu zrejmy výskyt aktívnych erózných rýh.

### ***Seizmicita územia***

Z hľadiska seizmicity podľa prílohy A1 normy STN 73 0036 – Seizmotektonická mapa Slovenska sa územie nachádza v seizmickej oblasti so 6° MSK-64.

Podľa STN EN 1198-1/NA/Z1 a „Mapy zdrojových oblastí seizmického rizika na území Slovenska“ sa záujmové územie nachádza v zdrojovej oblasti seizmického rizika 4. Tejto zdrojovej oblasti seizmického rizika je priradené referenčné špičkové seizmické zrýchlenie  $a_{GR}$  podľa „Mapy oblasti seizmického ohrozenia na území Slovenska“ uvedenej z STN EN 1998-1/NA/Z2. Referenčné špičkové zrýchlenie má

hodnotu  $a_{GR} = 0,40$ . Pri stanovení kategórie podložia sa vychádzalo z STN EN 1998-1. Podľa geologického a stratigrafického profilu je podložie zaradené do kat. A (skalné podložie) a E (alúvia).

#### **III.6.4 Pôdne pomery**

(prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013)

Posudzovaný koridor diaľnice D3 a všetkých projektovaných objektov je situovaný na nive rieky Kysuca, v niektorých úsekoch však pomerne výrazne zasahuje aj do svahových plôch v podloží s flyšovými horninami. Dotknuté poľnohospodárske pôdy na nive Kysuce sa obrábajú ako orná pôda a trvalé trávne porasty. Značná časť plôch na nive je vzhľadom na nepriaznivé pôdne podmienky a vodný režim (kolísajúca hladina podzemnej vody, periodické zamokrenie povrchovou vodou pri intenzívnych atmosférických zrážkach) využívaná len sporadicky ako extenzívne trvalé trávne porasty, mokré lúky. Časť poľnohospodárskych plôch pri intravilánoch obcí sa obhospodarujú ako orná pôda, záhrady alebo trvalé trávne porasty – záhumienky (pásové obrábanie úzkych polí). Poľnohospodárske pozemky na svahoch sa prakticky poľnohospodársky nevyužívajú. Dôvodom sú samotné pôdne pomery, reliéf terénu, značný sklon, odľahlosť a sťažený prístup. Pri zhodnotení týchto faktorov vychádza nízka efektivita poľnohospodárskej produkcie, ktorá je v daných klimatických podmienkach jednostranne orientovaná na výrobu objemového krmiva. Plochy rýchlo zarastajú krovím, v súčasnej dobe majú skôr charakter lesa ako poľnohospodárskej pôdy. Niektoré lokality sú terasovito upravené nízkymi medzami.

V popisovanom území prevládajú *kambizeme typické a pseudoglejové*. Sú to stredne hlboké až hlboké pôdy s rôznym obsahom štrku v profile. Sú slabo kyslé a majú stredný obsah humusu. Kambizeme pseudoglejové sú vlhším a ogelejeným subtypom týchto pôd. Humusový horizont majú tenký, najviac do 0,3 m. Substrátmi sú zvetraliny hornín flyša. Bonita týchto pôd je na svahoch do 12° nízka, na svahoch nad 12° veľmi nízka. Pôdny druh - prevládajú stredne ťažké až ťažké pôdy.

*Fluvizeme typické*, sú menej zastúpenými pôdami. Vyskytujú sa len na nivách vodných tokov v dosahu inundácie tokov. Sú stredne hlboké až plytké, so súvislým štrkovým horizontom blízko povrchu. Sú slabo kyslé až neutrálne a majú stredný obsah humusu. Humusový horizont majú tenký, najviac do 0,3 m (ornice). Substrátmi sú náplavy vodných tokov, najviac Kysuce. Bonita týchto pôd je nízka, na miestach, kde majú plytký profil a sú štrkovité, ešte nižšia. Pôdny druh - stredne ťažké pôdy.

*Rendziny typické a kambizemné*, vyskytujú sa na veľmi malých plochách len medzi Brodnom a Radoľou. Sú plytké a väčšinou štrkovité. Pôdnu reakciu majú slabo kyslú až neutrálnu a obsah humusu stredný až vyšší. Rendziny kambizemné sú relatívne hlbšie a menej štrkovité. Humusový horizont majú tenký, väčšinou do 0,2 m. Substrátmi sú zvetraliny vápencov. Bonita týchto pôd je nízka až veľmi nízka. Pôdny druh - stredne ťažké až ťažké pôdy.

*Gleje typické* vyskytujú sa len ojedinele v malých lokalitách, najčastejšie pri okrajoch nivy Kysuce na styku s okolitými svahmi, kde sa hladina podzemnej vody vyskytuje blízko povrchu pôd a trvale ich zamokruje. Najväčšia lokalita je severne od Kysuckého Nového Mesta. Sú to rôzne hlboké pôdy so slabo kyslou reakciou, s humusom, ktorý predstavujú slabo rozložené zvyšky rastlín v povrchovej časti pôdneho profilu. Bonita týchto pôd je veľmi nízka. Pôdny druh - stredne ťažké až ťažké pôdy.

#### **III.6.5 Klimatické pomery**

(prevzaté zo 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 (obr. č. 15). 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 advekcii 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/ (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.

### **III.6.6 Hydrologické pomery**

*(prevzaté zo 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, + z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnica KNM – Oščadnica, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, INGEO-ighp, s.r.o., Žilina, 05/2010 a upravené)*

#### **III.6.6.1 Povrchové vody**

Hydrologickú kostru územia tvorí **rieka Kysuca**, ktorá je pravostranným prítokom Váhu. Patrí do úmoria Čierneho mora. Kysuca pramení v Javorníkoch pri Makove (okres Čadca) pri vrchu Hričovce (1 062 m n. m.). V riešenom území sa do Kysuce vlieva Rudinský potok, Vadičovský potok, Povinský potok, Podhájsky potok, Lodnianka a viaceré bezmenné prítoky. Zľava pritekajúce prítoky so zdrojmi vody v bradlovom pásme sú väčšie a bohatšie na vodu ako pravostranné prítoky prameniace vo flyšových horninách. Kysuca ústi do Váhu za prielomom v bradlovom pásme v Žiline (326 m n. m.). Dĺžka rieky je

66 km, celkovo odvodňuje plochu 1037,6 km<sup>2</sup>. Relatívne väčšie množstvo zrážok spolu s relatívne nižšou teplotou vzduchu spolu s nižším celkovým výparom spôsobujú pomerne vysokú vodnosť Kysuce. Vodné toky patria k riekam stredohorskej oblasti so snehovo-dažďovým režimom odtoku. Maximum prietoku majú v apríli. Pokles od letných mesiacov býva prerušovaný miernym zvýšením prietokov v jesenných mesiacoch. Kysuca má významne väčší prietok už v marci v období topenia snehu. Povrchový odtok z povodia Kysuce je vzhľadom na to, že odvodňuje zväčša územie tvorený flyšovými horninami, značne nevyrovnaný. Priemerný ročný prietok Kysuce v Kysuckom Novom Meste predstavuje 17,2 m<sup>3</sup>/s, špecifický odtok 16,0 l/s/km<sup>2</sup>. V zime býva rieka zamrznutá aj 2-3 mesiace. V zime 2016/2017 boli zaznamenané extrémne situácie, kedy rieka Kysuca a aj niektoré jej prítoky boli zamrznuté niekoľko týždňov. Rieka Kysuca má charakter horského toku s extrémnymi vodnými stavmi, často divočí. 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 záujmovom území povodne, kedy dochádza k prudkému vzostupu a následne k relatívne rýchlemu znižovaniu vodných stavov a prietokov.

Rieka Kysuca vzhľadom na husté osídlenie v jej okolí vykazuje zhoršenú kvalitu povrchového toku. V dotknutom území sa vyskytuje niekoľko zdrojov znečistenia, hlavne v údolí rieky Kysuce a jej prítokov (pásmový systém osídlenia). Dôvodom znečistenia vôd je nedostatočne vybudovaný systém kanalizácií a čistiarní odpadových vôd. Odpadové vody bez verejnej kanalizácie sú odvádzané do žump, septikov, ale i priamo do recipientov.

V dotknutom území sa do Kysuce vlieva Vadičovský potok (ľavostranný prítok) a z ľavej strany Radolčanka a Snežnica. Z pravej strany priberá Kysuca v širšom záujmovom území Podhájsky a Sul'kovský potok, Žeriavku, Neslušanku a Rudinský potok. Zľava pritekajúce prítoky so zdrojmi vody v bradlovom pásme sú väčšie a bohatšie na vodu ako pravostranné prítoky prameniace vo flyšových horninách. Kysuca ústi do Váhu za prielomom v bradlovom pásme v Žiline (326 m n. m.). Dĺžka rieky je 66 km, celkovo odvodňuje plochu 1037,6 km<sup>2</sup>. Riečna sieť má perovitý tvar a hustota riečnej siete je 1-2 km/km<sup>2</sup>. Priemerný sklon koryta je v záujmovom území 2,3 ‰ (Maheľ a kol., 1992).

Relatívne väčšie množstvo zrážok spolu s relatívne nižšou teplotou vzduchu spolu s nižším celkovým výparom spôsobujú pomerne vysokú vodnosť Kysuce. Vodné toky oblasti patria k riekam stredohorskej oblasti so snehovo-dažďovým režimom odtoku. Maximum prietoku majú v apríli. Pokles od letných mesiacov býva prerušovaný miernym zvýšením prietokov v jesenných mesiacoch. Kysuca má významne väčší prietok už v marci v období topenia snehu. Povrchový odtok z povodia Kysuce je vzhľadom na to, že odvodňuje zväčša územie tvorený flyšovými horninami, značne nevyrovnaný.

Priemerný ročný prietok Kysuce v Kysuckom Novom Meste je 17,2 m<sup>3</sup>/s, špecifický odtok je 16,0 l/s/km<sup>2</sup>. V zime býva rieka zamrznutá 2-3 mesiace. V zime 2016/2017 boli zaznamenané extrémne situácie, rieka Kysuca a aj Vadičovský potok boli zamrznuté niekoľko týždňov.

Vadičovský potok má vyšší koeficient odtoku ako Kysuca v dôsledku menej priepustného podložja a väčšieho spádu. V súčasnom období môžeme pozorovať znižovanie vodnosti tokov nastupujúce po roku 1980 priemerne o 2 % voči referenčnému obdobiu 1931 - 1980 (Sekáčová, 2001). Najvyššie stavy hladiny podzemnej vody sa vyskytujú v priemere najviac v apríli, najnižšie v októbri. Hladina tiež klesá v zimnom období, zvyšuje sa v júnovom a júlovom období dažďov. V bradlovom pásme je výdatnosť prameňov spravidla 0,1-1 l/s, lebo vápence sú často uzatvorené v slienitom, ťažko priepustnom obale. V oblasti tvorenej flyšovými horninami je výdatnosť prameňov 0,2-0,5 l/s. Prameňov je veľký počet, z nich mnohé sezónne v lete vysychajú. Majú plytký obeh. Obsah minerálnych látok zriedkavo presahuje 1 g/l. Pre pestré slieňovce a flyšoidné súvrstvia kriedového veku vytvárajúce bradlový obal majú menší hydrologický význam. Vyznačujú sa puklinovou až medzizrnovo-puklinovou priepustnosťou a nízkou transmisivitou  $T=10^{-5}$  m<sup>2</sup>/s až  $10^{-6}$  m<sup>2</sup>/s. Bystrická jednotka flyšového pásma tvorená ílovcami a pieskovecami s glaukonitom sa vyznačuje puklinovo-medzizrnovou priepustnosťou a transmisivitou  $T=10^{-6}$  m<sup>2</sup>/s. Z kvartérnych sedimentov sú nivy charakteristické transmisivitou  $T=10^{-3}$  m<sup>2</sup>/s, terasové stupne transmisivitou  $T=10^{-4}$  m<sup>2</sup>/s a medzizrnovou priepustnosťou. Proluviálny komplex náplavových

kužeľov má medzizrnovú priepustnosť a transmisivitu  $T=10^{-5}$  m<sup>2</sup>/s až  $10^{-6}$  m<sup>2</sup>/s. Deluviálne komplexy sú zastúpené širokým spektrom litologických typov od hĺn, predstavujúcich izoláty až po sute s transmisivitou  $T=10^{-5}$  m<sup>2</sup>/s až  $10^{-6}$  m<sup>2</sup>/s (Molčan, 1994).

Najbližšou väčšou **vodnou plochou** je štrkovisko v Brodne. Jedná sa o vodnú plochu s rozlohou 2 ha, ktorá slúži ako rekreačná vodná plocha s možnosťou rybolovu – kaprová voda.

**Inundačné územie rieky Kysuca** je podľa § 20 zákona o ochrane pred povodňami č. 7/2010 Z.z. definované ako územie prilahlé 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  $Q_{1000}$ .

### III.6.6.2 Podzemné vody

(prevzaté z *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013)*)

Hodnotené územie patrí do hydrogeologického rajónu PQ 028 Paleogén povodia Kysuce (Šuba, 1984). V rámci tohto rajónu je ako čiastkový rajón VH 10 vyčlenené alúvium rieky Kysuca a jej významných prítokov, kde sa koncentrujú významnejšie množstvá podzemných vôd, ktoré sú z vodohospodárskeho hľadiska významné. V tomto čiastkovom rajóne sa koncentrujú zachytené a využívané zdroje podzemných vôd. Čiastkový rajón VH 20 sa rozprestiera na miestach výskytu hornín flyšového pásma a v južnej časti aj bradlového pásma, ktoré sú z hydrogeologického hľadiska (až na niekoľko výnimiek) veľmi málo významné.

Z regionálneho hydrogeologického hľadiska môžeme územie rozdeliť do troch oblastí:

- územie budované horninami flyšového pásma
- územie budované horninami bradlového pásma
- územie budované horninami kvartéru

Územie budované flyšom je charakterizované prevažne plytkým obehom podzemných vôd. Infiltrácia zrážkových vôd sa deje v miestach výskytu pieskovcových hornín na povrchu, v rozpukaných zónach a vo zvetranej časti. Prevažná väčšina odtoku má súhlasný smer s povrchom a smerom sklonu terénu. Štruktúry sú odvodňované v rozptýlených prameňoch a skrytým prestupom do povrchových tokov. Výdatnosť prameňov je malá a pohybuje sa v rozpätí od 0,1 – 1 l.s-1. Kolektorom sú pieskovce, rozpukané ílovce, pieskovce a zvetralinový plášť.

V území budovanom bradlovým pásmom sú z hľadiska akumulácie a obehu podzemných vôd najvýznamnejšie jurské a kriedové vápence. Majú malé plošné rozšírenie a obmedzenú akumuláciu schopnosť. Oblasť je odvodňovaná prameňmi, ktoré vyvierajú na tektonických líniiach a na styku s paleogénom. Výdatnosti sa pohybujú v intervale 1 – 10 l.s-1. Najvýznamnejší je prameň Radoľa o výdatnosti cca 20 l.s-1.

V území budovanom kvartérnymi sedimentami sú najvýznamnejším prostredím pre obeh, akumuláciu a režim podzemných vôd štrkopiesčité kolektory – fluviaľne náplavy povrchových tokov Kysuca, Lodnianka, Povinský potok, Vadičovský potok, Neslušanka a ich terasové štrky.

Z vodárenského hľadiska sú najpodstatnejšie a najvýznamnejšie náplavy Kysuce, ktoré sa rozprestierajú v údolí Kysuce, ktoré je široké 500 – 2000 m. V priečnom smere mocnosť kvartéru pozvoľne vykliňuje.

Podložie a bočné svahy sú budované nepriepustným paleogénom. Ľavostranná a pravostranná časť údolia je prepojená s aluviálnymi nivami, napr. Vadičovského potoka, potoka Nesluša. Tieto údolia sú pravdepodobne založené na tektonických poruchách a nie sú z hydrogeologického hľadiska overené. Preto sa nemožno vyjadriť či sú extenzného charakteru (priepustné) alebo kompresného charakteru (nepriepustné), či plnia z regionálneho hľadiska funkciu drénu alebo bariéry.

Výdatnosti zachytených zdrojov sú rôzne, rádov v jednotkách l.s-1, maximálne do 20 l.s-1. Kolektor je trvalo zvodnený s voľnou hladinou podzemnej vody (lokálne i napäťou), dobrou priepustnosťou, podzemné vody sú v hydraulickej spojitosti s povrchovými vodami, v závislosti od prietoku a vodných stavov Kysuce sa mení funkcia povrchového toku v tom zmysle, že miesta drénovania podzemných vôd sa za vysokých stavov v rieke menia na miesta infiltrácie, všeobecne sa dá povedať, že doplňovanie (infiltrácia) podzemných vôd sa deje prevažne severne od Kysuckého Nového Mesta, v predmetnej oblasti tečie Kysuca vo svojich vlastných náplavoch, južne od Kysuckého Nového Mesta sa Kysuca zarezáva do paleogénneho podložia, kde plní väčšinou funkciu drénu. Geometricky možno kolektor charakterizovať ako teleso vaňovitého tvaru zosponu a z bokov ohraničeného okrajovou podmienkou  $Q = 0$  (t. j. nepriepustná hranica).

Vzhľadom na minimálne zvodnenie paleogénu sú kvartérne kolektory najvýznamnejšou oblasťou akumulácie podzemných vôd, preto ich možno považovať z vodohospodárskeho hľadiska za významné. V oblasti aluviálnych náplavov sú lokalizované vodárensky využívané vodné zdroje podzemných vôd pre Kysucké Nové Mesto i okolité obce.

Zvodnenie štrkopiesčitej vrstvy nie je v celej svojej mocnosti. Hladiny podzemných vôd sa pohybujú v rôznych hĺbkach od 2,5 – 7 m pod terénom a to v závislosti od lokalizácie v aluviálnej nive, režimu povrchového toku v priebehu roka a exploatacii využívaných vodných zdrojov (dynamické zmeny úrovne hladiny a smerov prúdenia). Mocnosť zvodnenej vrstvy (t. j. od nepriepustného podložia po úroveň hladiny podzemnej vody) je relatívne malá 2 – 11 m. Prirodzený režim má rozkvyv hladiny cca 1,5 – 2 m (v pozorovacom objekte SHMÚ HV-414).

Kvartérny kolektor predstavuje relatívne malú hydrogeologickú štruktúru, z ktorej sa realizuje odber podzemných vôd a preto sa nejedná o prirodzený režim v pravom slova zmysle. Priepustnosť kolektora sa tiež výrazne mení v horizontálnom i vertikálnom smere v dôsledku stupňa uľahnutosti a podielu ílovitej a hlinitej frakcie. Koeficient filtrácie sa pohybuje v rozsahu  $1 \cdot 10^{-3}$  –  $9 \cdot 10^{-4}$  m.s-1.

Severne od Kysuckého Nového Mesta hladina podzemnej vody úzko komunikuje s povrchovým tokom, je v hydraulickej spojitosti s Kysucou. V Kysuckom Novom Meste sa vplyv zmenšuje od vzdialenosti od toku. Južne od Kysuckého Nového Mesta je komunikácia minimálna, podzemná voda nie je v hydraulickej spojitosti s Kysucou, dotácia zásob sa deje prúdením vody zo severnej časti územia a infiltráciou zo zrážok (hladina vody v rieke je nižšie ako v čerpacích objektoch).

#### *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.

#### *Chránené vodohospodárske oblasti*

Do hodnoteného územia budúcej diaľnice D3 zasahuje vodohospodársky chránené územie CHVO Beskydy a Javorníky, ktoré bolo vyhlásené 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.).

#### *Pásma hygienickej ochrany*

V hodnotenom území sa nachádza niekoľko samostatných vodných zdrojov, z ktorých sa využíva podzemná voda na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou, prípadne na iné hospodárske účely.



Navrhovaná trasa diaľnice prechádza cez pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov:

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

V rámci stavby sú navrhnuté technické opatrenia na zabezpečenie ochrany podzemných vôd v PHO vodných zdrojov bez zmeny PHO okrem VZ Podháj.

#### *Vodohospodársky významné vodné toky*

Trasa diaľnice je v kontakte s nasledovnými vodohospodársky významnými vodnými tokmi:

- Kysuca (útvár povrchovej vody SKV0032)
- Vadičovský potok - ľavostranný prítok Kysuce (útvár povrchovej vody SKV0148)
- Povinský potok - ľavostranný prítok Kysuce

### **III.6.7 Fauna a flóra**

#### **III.6.7.1 Fauna**

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

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.

Pre potreby posúdenia vplyvov na faunu boli 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 vyhláske 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](http://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. Marčiš, 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 sa do nej prenikajú migráciou z Váhu alebo v rámci obhospodarovania 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 striebřistý, 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 (*Bufo viridis*), mloka bodkovaného (*Lissotriton vulgaris*), skokana hnedého (*Rana temporaria*), skokana štíhleho (*Rana dalmatina*), rosničky zelenej (*Hyla arborea*), kuny žltobruchej (*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 prevažujú lesné a čiastočne synantropné druhy vtákov viazané na kultúrnu a urbanizovanú krajinu. Z druhov európskeho a národného významu (príloha č. 4 k vyhláske 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), potáпка malá (*Tachybaptus ruficolis*, 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). 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), dulovnica menšia (*Neomys anomalus*, LR:nt), dulovnica väčšia (*Neomys fodiens*, LR:nt), piskor horský (*Sorex alpinus*, VU), piskor obyčajný (*Sorex araneus*), piskor malý (*Sorex minutus*), krt obyčajný (*Talpa euopaea*), 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 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 tromi 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.

### III.6.7.2 Flóra

(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,)

Hodnotené územie navrhovanej diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, patrí z fyto geografického 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, pôdnych 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 hrabolistý (*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.

- AI – 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*), vrbica biela (*Salix alba*), vrbica 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 vtáčica (*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*), vrbica biela (*Salix alba*), vrbica krehká (*Salix fragilis*), vrbica purpurová (*Salix purpurea*) a svib krvavý (*Swida sanguinea*), v bylinnej vrstve rastie kostihoj hluznatý (*Symphytum tuberosum*), kozonoha hostcova (*Aegopodium podagraria*), žihľava dvojdomá (*Urtica dioica*) a ďalšie. V krovinovom poschodí sa vyskytuje hloh jednozemný (*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*).

### **III.6.8 Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma**

#### **III.6.8.1 Národná sieť chránených území (podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny)**

##### **Veľkoplošne a maloplošne chránené územia v zmysle zákona o OPaK**

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).

Väčšia časť územia, v ktorom je umiestnená trasa diaľnice D3, sa nachádza v **1. stupni územnej ochrany** a nie je súčasťou veľkoplošných, či maloplošných chránených území. Trasa však prechádza v blízkosti chránených území:

- Prírodná rezervácia Brodnianka (PR)
- Prírodná rezervácia Rochovica (PR)
- Prírodná pamiatka Kysucká brána
- Prírodná pamiatka Veľké Ostré
- Prírodná rezervácia Ľadonhora

Najbližšími veľkoplošnými chránenými územiami sú:

- ochranné pásmo Národného parku Malá Fatra

- Chránená krajinná oblasť Strážovské vrchy (CHKO)
- Chránená krajinná oblasť Kysuce

#### **Prírodná rezervácia Brodnianka**

Územie tvoria svetlé a tmavé vápence, miestami vápnité bridlice. Z porastov tu prevládajú bučiny, na S svahoch s výskytom smreka a jedle, na sutinách s javormi, brestom horským a jaseňom. Na J expoz. sa vyskytuje hrab s ojedinelým dubom zimným. Výmera chráneného územia je 259 400 m<sup>2</sup>, výmera ochranného pásma je 333 000 m<sup>2</sup>. V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma 4. st. ochrany. Trasa diaľnice sa nachádza (v km 13,56) vo vzdialenosti cca 350 m od chráneného územia a 320 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 320 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma.

#### **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 m<sup>2</sup>. V chránenom území platí 5. st. ochrany, na území ochranného pásma (32 000 m<sup>2</sup>), platí 4. st. ochrany. Navrhovaná činnosť (v km 13,35) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 110 m od chráneného územia (ochranné pásmo sa nachádza na západnej strane chráneného územia, mimo navrhovanej činnosti). 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/2095.

#### **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 m<sup>2</sup>. 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. Čo sa týka časti územia na pravom brehu rieky Kysuca, navrhovaná činnosť (v km 13,35) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 100 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/2095. Čo sa týka časti územia na ľavom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť (v km 14,00) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 20 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj preložku cesty I/11, ktorá je lokalizovaná v tesnom kontakte s chráneným územím. V týchto častiach teda trasa zasahuje do územia s 3. stupňom ochrany (preložka cesty I/11, ktorá tam aj v súčasnosti je, úprava Kysuce SO 362 D1, aj nová trasa diaľnice D3).

#### **Prírodná pamiatka Veľké Ostré**

PP je vyhlásená na ochranu skalnej hradby tvorenej sledom vrstiev druhohorných vápencov bradlového pásma, zvýraznenej selektívnou eróziou na vedeckovýskumné, náučné a kultúrno-výchovné ciele. Plocha 500 m<sup>2</sup>. Územie podlieha 5. stupňu ochrany. Od trasy diaľnice sa nachádza cca 2 – 2,5 km východným smerom v katastri obce Radol'a.

Prírodná pamiatka Veľké Ostré sa nachádza v údolí Vadičovského potoka, pri ceste na lokalitu Ostré. Predstavuje selektívne vyvetranú bradlovú hradbu a bradlové tvary s nálezom skamenelín. Ochrana bola vyhlásená v roku 1973 s cieľom zachovať geomorfologický útvar pre náučné využitie.

#### **Prírodná rezervácia Ľadonhora**

Prírodná rezervácia 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 trasy diaľnice sa nachádza cca 2 – 2,5 km východným smerom v katastri obcí Dolný Vadičov, Lopusné Pažite, Horný Vadičov.

Ide o svahy a okolie vrchu Ľadonhora. V staršej dobe železnej slúžil vrch Ľadonhora ako útočisko. Nebývalo trvalo obývané. Valy obklopovali akropolu i predhradie a v opevnenom areáli boli nahromadené riečne okruhliaky na boj s nepriateľom. Veľkosť opevnenej plochy a výstavba valov predpokladá pomerne veľké sídliskové zázemie.

Veľkoplošné chránené územia:

- ochranné pásmo Národného parku Malá Fatra – najbližšia vzdialenosť medzi západnou hranicou a začiatkom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je 12,3 km.
- Chránená krajinná oblasť Strážovské vrchy (CHKO) – najbližšia vzdialenosť medzi severnou hranicou CHKO a začiatkom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je 8,7 km.
- Chránená krajinná oblasť Kysuce – najbližšia vzdialenosť medzi západnou hranicou CHKO a koncom úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je cca 8,4 km.

#### **Biotopy chránené v zmysle zákona o OPAK**

Súčasťou dokumentácií stavby diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od roku 2008 bola aj príloha Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu. Z výsledkov spracovaných inventarizácií vyplýva, že trasa diaľnice D3 zasahuje do nasledujúcich biotopov európskeho a národného významu v zmysle Katalógu biotopov Slovenska (Daphne – Inštitút aplikovanej ekológie; Stanová V. a Valachovič M., Bratislava, 2002):

Podľa PD: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu ( DSP, Geoconsult spol. s.r.o., vypracoval Ing. Zvědelík, 10/2007) :

#### **k.ú. Považský Chlmec**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu  
Br2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (3220) – biotop európskeho významu

#### **k.ú. Vranie**

Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Brodno**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu  
Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Oškerda**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu  
Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Rudinka**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu

#### **k.ú. Kysucké Nové Mesto**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu  
Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Radoľa**

Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Budatínska Lehota**

Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Povina**

Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu  
Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

#### **k.ú. Kysucký Lieskovec**

Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu

Na základe inventarizácie biotopov európskeho a národného významu vykonanej v rámci stavby: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, **zmena** DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020) bolo konštatované, že: „Na území plochy záberu plánovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3

neboli nájdené žiadne spoločenstvá, ktoré by svojim vegetačným zložením a veľkosťou plochy mohli byť zaradené medzi biotopy európskeho alebo národného významu“.

V území dotknutom stavbou navrhovaného **privádzača** Kysucké Nové Mesto (Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač, Geoconsult spol s.r.o., s.r.o, DSP/DRS, 02/2020, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, vypracoval EKOSPOL a.s. Žilina, 02/2020) bol identifikovaný prioritný biotop európskeho významu Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – v k.ú. Oškerda a Kysucké Nové Mesto, ktorý tvorí brehový porast Kysuce.

#### **Druhy chránené v zmysle zákona o OPAK**

Na základe podkladov o území a vykonaných prieskumov v rámci PD stavby môžeme predpokladať výskyt nasledujúcich chránených druhov živočíchov a rastlín:

- rak riečny (*Astacus astacus*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), lipeň tymiánový (*Thymallus thymallus*), ploska pásavá (*Alburnoides bipunctatus*), boleň dravý (*Aspius aspius*), mrena severná (*Barbus barbus*), podustva severná (*Chondrostoma nasus*), nosáľ sťahovavý (*Vimba vimba*), pľž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*), hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), hlaváč pásoplutvý (*Cottus poecilopus*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), mlokabodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), skokan štíhly (*Rana dalmatina*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra* – v lesoch okolo Vadičovského potoka), jašterica krátkohlavá (*Lacerta agilis*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), slepúch východný (*Anguis colchica*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*) a vretenica severná (*Vipera berus*), penica čiernohlavá (*Sylvia atricapilla*), penica obyčajná (*Sylvia communis*), penica slávikovitá (*Sylvia borin*), kolibkárik spevavý (*Phylloscopus trochilus*), kolibkárik čipčavý (*Phylloscopus collybita*), slávik červienka (*Erithacus rubecula*), vrchárka modrá (*Prunella modularis*), sýkorka veľká (*Parus major*), mlynárka dlhochvostá (*Aegithalos caudatus*), oriešok hnedý (*Troglodytes troglodytes*), trsteniarik obyčajný (*Acrocephalus palustris*), pinka lesná (*Fringilla coelebs*), drozd čierny (*Turdus merula*), drozd plavý (*Turdus philomelos*), ďateľ veľký (*Dendrocopos major*). Rieka Kysuca predstavuje významné útočisko pre druhy vodnár potočný (*Cinclus cinclus*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*, LR: nt, druh európskeho a národného významu), trasochvost horský (*Motacilla cinerea*), trasochvost biely (*Motacilla alba*), volavka popolavá (*Ardea cinerea*, LR:nt, druh národného významu), kulík riečny (*Charadrius dubius*, druh národného významu), kalužiačik malý (*Actitis hypoleucos*, druh národného významu) a bocian čierny (*Ciconia nigra*, LR:nt, druh európskeho a národného významu), kormorán veľký (*Phalacrocorax carbo*), na rieke Kysuca sa 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*, LR:nt, druh národného a európskeho významu, hniezdič), volavka biela (*Egretta alba*, EN, druh národného aj európskeho významu), rybár riečny (*Sterna hirundo*, LR:cd, druh národného a európskeho významu), brehuľa hnedá (*Riparia riparia*, druh národného významu), z cicavcov sú najdôležitejšie druhy veľkých šeliem medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), vlk dravý (*Canis lupus*) a vydra riečna (*Lutra lutra*).

V rámci prieskumov územia stavby neboli chránené druhy rastlín identifikované.

#### **Mokrade chránené v zmysle zákona o OPAK**

Trasa diaľnice D3 zasahuje do mokradí v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, kde je mokradou 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.**

Trasa diaľnice D3 neprechádza v kontakte s regionálne a lokálne významnými mokradami uvedenými v prehľade mokradí na stránke ŠOP SR.

#### **III.6.8.2 Európska sieť chránených území (Natura 2000)**

Sústavu Natura 2000 tvoria :

- chránené vtáčie územia
- územia európskeho významu

Primerané posúdenie vplyvu zámeru „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000“ bolo vypracované ako súčasť Správy o hodnotení vplyvov uvedeného úseku diaľnice D3 v roku 2017 (E. Pauditšová, 05/2017).

Podľa uvedeného materiálu boli uvažované vplyvy na územia vzdialené od 11 až do 26 km od navrhovanej stavby diaľnice D3, pričom potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky diaľnice D3 na predmety ochrany boli vyhodnotené ako nulové až mierne.

V dotknutom území a ani v záujmovom území (v okolí trasy diaľnice D3) sa nenachádzajú žiadne chránené územia patriace do sústavy chránených území Natura 2000.

	Názov chráneného územia Natura 2000 Územie európskeho významu	Vzdialenosť od úseku diaľnice D3 – zmeny v km 16,880 – 19,280	Posúdenie vplyvu podľa čl.6(3) a 6(4)
1	SKÚEV0256 Strážovské vrchy	13 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až nulové
2	SKÚEV0221 Varínka	14 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové
3	SKÚEV0252 Malá Fatra	15 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až mierne.
4	SKÚEV0288 Kysucké Beskydy	16 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až nulové
5	SKÚEV0667 Slniečné skaly	16 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové
6	SKÚEV0641 Papradnianka	28 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové.
7	SKÚEV0642 Javornický hrebeň	26 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne až nulové.
8	SKÚEV0643 Ráztocké penovcové pramenisko	27 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové.
9	SKÚEV0644 Petrovička	22 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové.
10	SKÚEV0777 Starobystrické penovcové pramenisko	11 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové.
11	SKÚEV0647 Bystrické síhly	15 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové.



	Názov chráneného územia Natura 2000 Chránené vtáčie územie	Vzdialenosť od úseku diaľnice D3 – zmeny v km 16,880 – 19,280	Posúdenie vplyvu podľa čl.6(3) a 6(4)
1	SKCHVÚ028 Strážovské vrchy	13 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne.
2	SKCHVÚ013 Malá Fatra	13 km	trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne.

V Primeranom posúdení neboli vyhodnotené vplyvy na územie európskeho významu SKÚEV0834 Ľadonhora, ktoré bolo do zoznamu území európskeho významu zahrnuté v rámci tzv. Druhého doplnku až v roku 2017 a nachádza sa cca 2,5 km východne od trasy D3 (na úrovni Kysuckého Nového Mesta).

#### SKUEV0834 Ľadonhora

Územie s rozlohou 572,89 ha je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnom podloží (6210), Porasty borievky obyčajnej (5130), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (\*9180) a druhov európskeho významu kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), **vlk dravý (\*Canis lupus)**, **medveď hnedý (\*Ursus arctos)**, **rys ostrovid (*Lynx lynx*)**.

Vzhľadom na kritériové druhy, ktorými sú aj veľké šelmy, môže mať trasa diaľnice D3 nepriamy negatívny vplyv najmä v súvislosti s bariérovým pôsobením trasy diaľnice v migračných koridoroch týchto šeliem.

Pri úsekoch diaľnice D3 v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ktoré vedú mimo zastavané územie, je relevantné posúdenie kumulatívnych vplyvov na územia Natura 2000, a to najmä z pohľadu migrácie veľkých šeliem. Výskyt šeliem bol potvrdený pracovníkmi ŠOP SR severne a južne od Kysuckého Nového Mesta, kde diaľnica D3 bude mať negatívny vplyv na migráciu veľkých šeliem pri križovaní terestrických biokoridorov nadregionálneho významu. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územiami európskeho významu, vyhlásenými práve na ochranu veľkých šeliem.

Výstavba nových úsekov diaľnice D3 (úseky nad a pod Kysuckým Novým Mestom) a rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – hranica SR/ČR (cca 2 km dlhý úsek) spôsobí rozšírenie dopravného koridoru na úkor biotopov chránených živočíchov a vytvorí v niektorých úsekoch pre vyššie cicavce (šelmy) migračnú bariéru. Kumulatívne vplyvy súvisiace s výstavbou diaľnice D3 v úseku od km 16,880 po km 19,280 a s budovaním rýchlostnej cesty R5 sa nepredpokladajú, a to ani v súvislosti s úsekmi diaľnice D3 nad a pod týmto úsekom.

#### III.6.8.3 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.soprs.sk/cinnost/biotopy/mokrade/MokrSlov/prehladokresy.htm>)

#### III.6.8.4 Chránené stromy

Predmetná stavba diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto nie je v dotknutom území v kolízii so žiadnym chráneným stromom. V rámci katastrálneho územia dotknutých obcí sa nachádzajú:

Ev.č.	Názov	Slovenský názov taxónu	Vedecký názov	Katastrálne územie
81	Lipy pod Vrchom	Lipa veľkolistá	Tilia platyphyllos Scop.	Rudinka
84	Lipy na Kopaniciach	Lipa veľkolistá	Tilia platyphyllos Scop.	Rudinka
89	Topole v Radoli	Topoľ čierny	Populus nigra L.	Radoľa
80	Lipy na Litovelskej	Lipa veľkolistá	Tilia platyphyllos Scop.	Kysucké Nové Mesto
19	Lipa pri Kysuckom Novom Meste	Lipa malolistá	Tilia cordata Mill.	Kysucké Nové Mesto
490	Vrba pri železničnej stanici			Kysucké Nové Mesto

(<https://www.enviroportal.sk/stromy>)

### III.6.9 Územný systém ekologickej stability

(vypracované na podklade: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, Geoconsult spol s.r.o., 01/2013, + Aktualizácia prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto Čadca, SAŽP, 12/2006)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Podľa Aktualizácie prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto Čadca (SAŽP, 12/2006) sa v okolí posudzovanej lokality nachádzajú nasledujúce prvky ÚSES:

#### Nadregionálne biocentrum (NRBc 3) Ľadonhora – Brodnianka

Komplexy listnatých a zmiešaných bukových a jedľobukových, polosutinových a javorovo-lipových sutinových lesov s výskytom národne významných druhov rastlín (viac druhov rodu *Epipactis* a *Cephalanthera*, jazyk jelení *Phyllitis scolopendrium*). V nelesnej časti pod Ľadonhorou xerothermné a subxerothermné pasieky s veľkou populáciou vstavača mužského *Orchis mascula*, vzadu mozaikovité biotopy slatiných lúčok a penovcových pramenísk, dopĺňajú ich národne významné biotopy mezofilných pasienkov Lk3 s výskytom zvončeka hrubokreňového *Campanula serrata* a podmáčaných lúk podhorských oblastí Lk6 okolo slatín a pramenísk. Kamenité hrebene Ľadonhory a Stien sú významným refúgiom rýsa *Lynx lynx*, z veľkých šeliem sa v území pravidelne vyskytuje medveď *Ursus arctos*, občas vlk *Canis lupus*.

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 územia vyčlenené v rámci RÚSES.

#### Nadregionálny biokoridor (NRBk 2) 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 dopĺňajú biokoridory, ktoré tvoria menšie prítoky rieky Kysuca tak na regionálnej, ako aj lokálnej úrovni.

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké N. Mesto pretína NRBk Kysuca na 4 miestach. Zároveň je navrhované premostenie na dvoch miestach a to v km 16,60 km, prepojenie ciest I/11 a miestnej komunikácie. Druhý most je navrhovaný v km 19,76 na ceste III/2053.

#### Nadregionálny biokoridor (NRBk 3c) Škorča – Tábor – Skačkova hora - Obelec

NRBk je súčasťou biokoridoru NRBk 3 Veľký Javorník – Kysucké Beskydy. V riešenom území sa napája na NRBk Kysuca. Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké N. Mesto pretína NRBk 3c v km 21,00 – 22,00.

Významný krajinný prvok je v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny definovaný ako časť územia, ktorá *utvára charakteristický vzhľad* alebo prispieva k jej *ekologickej stabilite*, najmä les, rašelinisko, brehový porast, jazero, mokraď, rieka, bralo, tiesňava, kamenné more, pieskový presyp, park, aleja. Medzi krajinné prvky prispievajúce k ekologickej stabilite patria aj miesta evidované ako genofondové lokality. Aj keď tu neplatí vyšší stupeň územnej ochrany, je potrebné chrániť ich z dôvodu výskytu chránených druhov bioty a národných alebo európsky významných biotopov. V záujmovom území sa nachádza viacero genofondových lokalít, ktoré sú podľa k.ú. uvedené v nasledujúcej tabuľke:

okres	názov	Popis lokality
Žilina	(ZA5) Rochovica (PR)	Lesné spoločenstvá bučín, drievcových bučín, lipových bučín, z nelesných spoločenstvá zväzov Seslerio – Fesucion durisculae a Mesobromion. Výskyt teplomilných druhov na hranici rozšírenia. <i>Asperula cynanchica</i> , <i>Aster amelloides</i> (Mičieta 1976), <i>Gentiana cruciata</i> , <i>Gentianopsis ciliata</i> , <i>Orchis pallens</i> , <i>Ophrys insectifera</i> , <i>Saxifraga paniculata</i> , <i>Carex alba</i> , v lese : <i>Cephalanthera rubra</i> , <i>C. damasonium</i> , <i>C. longifolia</i> , <i>Epipactis atrorubens</i> , <i>E. purpurata</i> , <i>Dentaria glandulifera</i> , <i>Cornus mas</i> , <i>Lathyrus niger</i> , <i>Melittis melissophyllum</i> , <i>Buglossoides purpureoacerulea</i> . Živočíchy : <i>Coronella austriaca</i> , <i>Caprimulgus europaeus</i> , <i>Bonasa Bonasia</i> . Súčasťou GP je aj PP Kysucká brána.
	(ZA6) Brodnianka (PR)	Zachovalá bučina s prímiesou duba zimného severnej hranici svojho rozšírenia, cenné nelesné spoločenstvá. Výskyt teplomilných a ohrozených druhov rastlín : <i>Astragalus cicer</i> , <i>Betonica officinalis</i> , <i>Brachypodium pinnatum</i> , <i>Csalamintha acinos</i> , <i>Cerinthe minor</i> , <i>Aquilegia vulgaris</i> , <i>Inula conyza</i> , <i>I. ensifolia</i> , <i>Origanum vulgare</i> , <i>Prunella grandiflora</i> , <i>Sedum acre</i> , <i>S. album</i> , <i>S. sexangulare</i> (Chrtok, Chrtková – Žertová 1967)
	(ZA7) Kysuca	Zachovalé ekosystémy rieky Kysuce, dobre vyvinuté brehové porasty jelšovovrbové lužné lesy (Topercer 1993, pers. comm.)
Kysucké Nové Mesto	(KM35) Lužný les pri Rudinke	Zvyšky aluviálnych porastov Kysuce (biotop Ls1.3), biotop ohrozených druhov živočíchov.
	(KM29) Medzi Vreťmi	Ohrozené živočíchy potočného alúvia a lesných remízok, mezofilných pasienkov a lúk v bočnom údolí.
	(KM16) Aluviálne porasty pod Škorčou	Komplex aluviálnych lúk, podmáčaných lúk, porastov vysokých ostríc (Lk6,7, Lk10), slatinných lúk (Ra3), pri potoku podhorských jelšín a krovitých vrbní. Lúčne porasty za železničnou traťou bývajú v jarnom období zaplavené. <i>Epipactis palustris</i> , <i>Valeriana simplicifolia</i> , <i>Cyperus fuscus</i> , <i>Alopecurus pratensis</i> .

Zdroj: Aktualizácia prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto Čadca, SAŽP, 12/2006

### **Genofondové lokality (GL): Rochovica (ZA 5) (PR), Brodnianka (ZA 6) (PR), Kysuca (ZA 7), Lužný les pri Rudinke (KM 35), Medzi Vreťmi (KM 29), Aluviálne porasty pod Škorčou (KM 16).**

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké N. Mesto pretína GL – Kysuca (ZA 7) a zasahuje do brehových porastov rieky (jelšovovrbové lužné lesy). Priamych zásahov do GL v súvislosti s realizáciou výstavby diaľnice sa týkajú aj úpravy toku Kysuce.

Trasa prechádza v blízkosti GL – Rochovica (ZA 5) a GL – Brodnianka (ZA 6) – vzdialenosti sú identické ako pri chránených územiach (pozri text vyššie).

Trasa diaľnice prechádza v km 15,00 – 15,22 cez GL - Lužný les pri Rudinke (KM 35).

Trasa diaľnice prechádza vo vzdialenosti cca 65 m od GL Medzi Vreťmi (KM 29), a vo vzdialenosti cca 300 m od GL Aluviálne porasty pod Škorčou (KM 16).

### **Významné migračné koridory**

(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 Beskýd 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.

V roku 2019 vydala ŠOP SR dokument: „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy“ v rámci projektu TRANSGREEN (Integrované plánovanie rozvoja dopravy a zelenej infraštruktúry v dunajsko-karpatskom regióne s ohľadom na potreby ľudí a prírody). Jedným z pilotných území projektu je cezhraničné územie nazvané Kysuce – Beskydy. Na Slovensku pokrýva oblasť Kysúc, ale tiež Malej Fatry a Strážovských vrchov, v Českej republike Chránenú krajinnú oblasť Beskydy a jej širšie okolie. Cieľom štúdie bolo poskytnúť podrobné informácie o priechodnosti tohto územia pre živočíchy, s dôrazom na veľké šelmy a poskytnúť možné riešenia, ktoré majú zabezpečiť jej zachovanie, prípadne viesť k zlepšeniu priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy.

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 železnica - trať č.127, ktorá prepája Žilinu a Čadcu a Mosty u Jablunkova. Úsek trate medzi Čadcou a Krásnom nad Kysucou patrí ku dvom miestam s najvyššou mortalitou živočíchov v tejto oblasti.

Štúdia vytypovala v rámci územia v Správe CHKO Kysuce kritické miesta, v ktorých sú migračné koridory preťaté existujúcou cestnou infraštruktúrou. V mnohých prípadoch sú tieto miesta posledné, ktoré ešte umožňujú zvieratám migráciu v intenzívne zastavanej a obhospodarovanej krajine s dopravnou infraštruktúrou. Jedná sa o nasledujúce kritické miesta:

1. Skalité
2. Svrčinovec
3. Čadca
4. Horelica – Oščadnica
5. Klubina – Zborov
6. Kysucký Lieskovec
- 7. Povina**
- 8. Oškerda**

V rámci územia dotknutého výstavbou úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sú relevantné dve kritické miesta – č.7. Povina a č.8. Oškerda.

#### Kritické miesto č.7. Povina

Biokoridor Povina (je súčasťou nadregionálneho biokoridoru NRBk 3c) sa nachádza v k.ú. obcí Ochodnica, Kysucký Lieskovec, Kysucké Nové Mesto, Povina a prepája orografické celky Kysucká vrchovina a Javorníky. Koridor je v kolízii so súčasnou cestou I/11 s intenzívnou dopravou, navrhovanou diaľnicou D3 a s dvojkoľajovou železničnou traťou č. 127 Čadca – Krásno nad Kysucou – Žilina. Šírka koridoru – nezastavaného územia predstavuje cca 2360 m.

Ako účinné opatrenia na ochranu migrujúcich živočíchov sa navrhuje výstavba zeleného mostu, udržanie migračnej priepustnosti zachovaním koridoru v šírke min.500 m, neznižovať jeho potenciál výstavbou oplotení a urbanizáciou, zabezpečiť stavebnú uzáveru. Umiestniť dopravné značenie upozorňujúce na prítomnosť živočíchov. Presne lokalizovať miesto, kde dochádza najviac ku kolíziám zveri na železnici. Aj tu postaviť zelený most s vhodne umiestnenými zábranami.

Tento koridor pretína navrhovanú trasu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto cca v 20,5 – 21,9 D3.

#### Kritické miesto č.8. Oškerda

Biokoridor Oškerda je lokalizovaný v katastrálnom území Kysucké Nové Mesto, Rudina, Oškerda, Radoľa a spája orografické celky Kysucká vrchovina a Javorníky. Koridor je v kolízii s cestou I/11, cestou III/2095, navrhovanou diaľnicou D3 a železničnou traťou č.127 Čadca – Kysucké Nové Mesto – Žilina,

prírodnou bariérou je Kysuca. Koridor nie je evidovaný v dokumentácii ochrany prírody. Šírka koridoru, resp. nezastavaného územia na styku s dopravnou komunikáciou predstavuje cca 1200 m.

Cez územie vedie navrhovaný migračný koridor RBk JI (pokračuje ako NRBk KV VI), ktorý prepája zo severozápadu Javorníky cez Kysuckú vrchovinu a Žilinskú kotlinu s Malou Fatrou na juhovýchode. Jedná sa o jeden zo štyroch existujúcich koridorov v doline rieky Kysuca. V tomto priestore sa nachádza aj navrhované miesto na ponechanie bez zástavby ID 21 Kysucké Nové Mesto - Oškerda. V rámci monitoringu v období 06/2017 – 03/2018 boli pozorované živočíchy a ich pobytové znaky: najmä diviak lesný, jazvec lesný, jeleň lesný, líška hrdzavá, srnec lesný, a zajac poľný. V dôsledku kolízie s dopravou bolo v období 06/2017 – 06/2018 zistených množstvo drobných zemných cicavcov, spevavého vtáctva a obojživelníkov (37 ks), neboli zaevidované pobytové znaky veľkých šeliem a ani ich úhyn v dôsledku kolízie s dopravou.

Ako opatrenie sa v úseku navrhuje umiestniť dopravné značenie upozorňujúce na prítomnosť živočíchov. V priestore migračného koridoru vysadiť vodiacu zeleň, vytvoriť sústavu napájadiel. Keďže výstavba zeleného mostu ponad prekážky – cestu I/11, budúcu diaľnicu D3, Kysucu aj železniciu by bola Tento koridor pretína navrhovanú trasu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto cca v 15,8 – 16,2 D3.

Vzhľadom na predchádzajúce lokality mimoriadne technicky aj finančne náročná, odporúča sa výstavba ekoduktov v niektorej z lokalít Povina alebo Kysucký Lieskovec alebo Horelica – Oščadnica.

V roku 2020 bola vypracovaná Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020), ktorej podkladom bola Dokumentácia na stavebné povolenie na stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (Geoconsult spol s.r.o., spol. s.r.o, 2011), 8a z roku 2013 Geoconsult spol s.r.o., spol. s.r.o, 01/2013) a správa o hodnotení vplyvov Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 26,880 po km 19,280 (SoH, Epis s.r.o., 2017). Samostatne bola vypracovaná Migračná štúdia pre úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto, privádzač (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** (obojživelníky, 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 hodnotenom úseku plánovej 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 (5.5.2020). Zároveň dôležitosť profilu zvyrazňuje prítomnosť prvku RÚSES ZA - NRBk 3c. 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, respektíve 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 živočichy dostávajú do tesnej blízkosti telesa cesty a môžu vzniknúť kolízne situácie. Zo západnej strany prevládajú obmedzujúce prvky a koridor nie je funkčný najmä pre živočichy kategórie A. Priechodnosť tohto ÚSES prvku 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 prvku RÚSES ZA - NrBc 2. Biocentrum nadregionálneho významu Ľadonhora - Brodňanka . 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.

Zhodnotenie migračných profilov je popísané v kap. IV.7 *Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.*

### **III.6.11 Krajina**

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 políčk a lúk. Práve mozaiky kopaníc, poľnohospodárskych terás a lesa patria k opakujúcim sa typickým významným prvkom Kysúc.

Zaujímavé územie predstavuje kultúru krajiny 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).

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

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

### **III.6.12 Obyvateľstvo a sídla**

(Prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013) + upravené a doplnené, Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o., 01/2013) prílohy k 8a – DIP (DSP/DRS), )

Realizácia zámeru predpokladá dotknutie 6 sídiel (Žilina (okres Žilina), Kysucké Nové Mesto, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec, Povina (okres Kysucké Nové Mesto)). Uvedené sídla administratívne prináležia do Žilinského kraja.

V krajskom sídle Žilina dotknutými mestskými časťami sú: MČ Považský Chlmec, Brodno, Budatín a Vranie. V Kysuckom Novom Meste sú dotknuté aj jeho mestské časti Budatínska Lehota a Oškerda.

#### *Demografické údaje dotknutých obcí*

Obec 2019	Počet obyv.	Z toho ženy	Predproduktívny vek		Produktívny vek		Poproduktívny vek		Priemerný vek
			spolu	%	spolu	%	spolu	%	
Žilina	80727	41794	12440	15,41	54257	67,21	14022	17,37	41,8
Kysucké Nové Mesto	14953	7616	2164	14,47	10487	70,13	2303	15,4	41,2
Rudinka	392	212	65	16,58	269	68,62	58	14,8	40,56
Radoľa	1512	773	232	15,34	1012	66,93	268	17,72	41,71
Povina	1154	591	161	13,95	827	71,66	166	14,38	40,15
Kysucký Lieskovec	2352	1173	382	16,24	1627	69,18	343	14,58	40,04

Zdroj: <http://datacube.statistics.sk>

Výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom, jeho spôsobom života a faktormi životného prostredia je v spoločenskom súhrne zdravotný stav obyvateľstva.

V roku 2019 dosiahla stredná dĺžka života žien pri narodení hodnotu 80,84 roka a stredná dĺžka života mužov pri narodení 74,31 roka. Z analýzy celoštátnych údajov o strednej dĺžke života vyplýva, že najkratšia dĺžka života sa vyskytuje v okresoch s nízkym podielom mužov s vysokoškolským vzdelaním alebo stredoškolským vzdelaním a naopak vysoký podiel mužov, ktorí absolvovali iba základnú školu. Je predpoklad odrazu tohto faktora v rozdielnom životnom štýle a rozdielnom spôsobe života.

Z dlhodobjšieho hodnotenia trendu však vyplýva, že aj napriek tomu, že stredná dĺžka života v SR sa zvýšila, je stále pod hranicou európskeho priemeru a vysoko zaostáva za najvyspelejšími krajinami.

Medzi najčastejšie príčiny úmrtnosti u žien aj mužov patria choroby obehovej sústavy, na druhom mieste sú nádorové ochorenia, nasledujú ochorenia dýchacej a tráviacej sústavy. Z celoslovenského pohľadu majú vysokú početnosť aj úmrtia v dôsledku poranení, otráv a niektorých iných následkov vonkajších príčin.

### Dotknuté sídla

Posudzovaný úsek cesty, 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 prilahlých obcí, s intenzívnymi vzájomnými väzbami. Urbánny komplex bezprostredne riešeného územia navrhovanej trasy diaľnice zahŕňa dve mestské sídla (Žilinu a Kysucké Nové Mesto) a 4 vidieckych sídiel (Rudinku, Radoľu, Kysucký Lieskovec a Povinu).

#### *Radola*

Obec leží v Kysuckých vrchoch na náplavách Vadičovského potoka pri jeho ústí do Kysuce. Obec sa spomína od roku 1332 ako Radola. Ďalšie staré a cudzojazyčné pomenovania obce boli: Radole, Radolie (1439), Radula (1507), Radollya (1598), Radola (1773); maďarsky 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, pila a pálenica. Po roku 1918 sa obyvatelia zaoberali aj drotárstvom, podomovým obchodom a sezónnymi poľnohospodárskymi prácami. Obyvatelia pracovali hlavne 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. Staré a cudzojazyčné pomenovania obce boli: Rugyna (1359), Minor Rudina (1506), Also Rwdyna (1522), Mala Rudinka (1773), Rudinka (1808); maďarsky Kisrudina, Kisrudas. 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 od roku 1244 ako Kisucz, Kiszudcze. Ďalšie staré a cudzojazyčné pomenovania obce boli: Yesesin (1254), Yachatin (1321), Kongesberg (1325), Nowe Mesto (1438), Civitas Nowa (1441), Újhely (1507), Horní Nove Mesto (1784); maďarsky Kisucaújhely. 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 a západnom okraji Kysuckých vrchov pri ústí Lodňanky do Kysuce. Spomína sa od roku 1438 ako Lezkovecz, Leskovecz. Ďalšie staré a cudzojazyčné pomenovania obce boli: Lezkovcz (1506), Lieskovecz (1598), Lieskovec nad Kysucou (1927; maďarsky Lieskovec, Újhelymogyoród. 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 od roku 1438 ako Povina, od roku 1507 ako Powyne, Powina, od roku 1598 ako Powinna; maďarsky Povinna, Gerebes. Patrila panstvu Budatín. V roku 1784 mala 88 domov a 559 obyvateľov. Zaoberali sa pastierstvom, chovom



dobytku, drevorubačstvom a spracúvaním dreva, domáckou výrobou, drotárstvom a podomovým obchodom.

### *Žilina*

Žilina je listinne doložená z roku 1208. Spolu s Tepličkou 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 ja 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.

**III.6.13 Doprava a dopravné plochy**

Región Kysúc je pre cestnú, 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 usernameami 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 kopíruje.

**Cestná doprava**

Hlavnú cestnú sieť predstavujú trasy budúcich diaľnic D1 a D3, ich čiastočne vybudovaných privádzačov a v súčasnosti funkčná sieť - cesta I/18 Bytča – Žilina - Michalovce, I/11 Žilina – hraničný priechod Svrčinovec, I/64 Žilina – Rajec – hraničný priechod Komárno, II/583 Žilina – Terchová – Párnica a 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, ktorá 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 vylúči tranzitnú dopravu z centra mesta.

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

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

Intenzitu dopravy v dotknutom území dokumentuje nasledujúca tabuľka zo sčítania dopravy z roku 2015 (SSC):

**RDPI 2015 (voz/24 h v profile):**

Číslo cesty	Číslo sčít. úseku	Od	Do	OA	NV	Spolu
I/11	90309	Brodno	Oškerda	15434	4711	<b>20145</b>
I/11	90308	Oškerda	KNM zač. intravilánu	16617	4924	<b>21743</b>
I/11	90292	KNM zač. intravilánu	Radoľa	15137	4171	<b>19308</b>
I/11	90291	Radoľa	Povina	9492	4394	<b>13886</b>
I/11	90290	Povina	Kysucký Lieskovec	10657	3529	<b>14186</b>
III/2095	92888	Vranie	Rudinka	1805	156	<b>1961</b>
III/2095	92881	Rudinka	Kysucké Nové Mesto	4438	720	<b>5158</b>

III/2095	92880	Kysucké Nové Mesto	Povina I/11	2254	237	<b>2491</b>
III/2052	93520	Nesluša	KNM	2829	193	<b>3022</b>
III/2052	93522	KNM	III/2095	6013	746	<b>6759</b>
III/2052	93521	III/2095	I/11	11224	1472	<b>12696</b>
III/2054	92870		Radoľa	982	185	<b>1167</b>
III/2054	92871	Radoľa	KNM	1908	349	<b>2257</b>

Zdroj: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač (DP/DRS, I.5. DIP, HBH Projekt, s.r.o., 2019, upravené)

Vysvetlivky: O-osobné automobily + motorky, NV-nákladné vozidlá všetkých kategórií + autobusy + traktory)

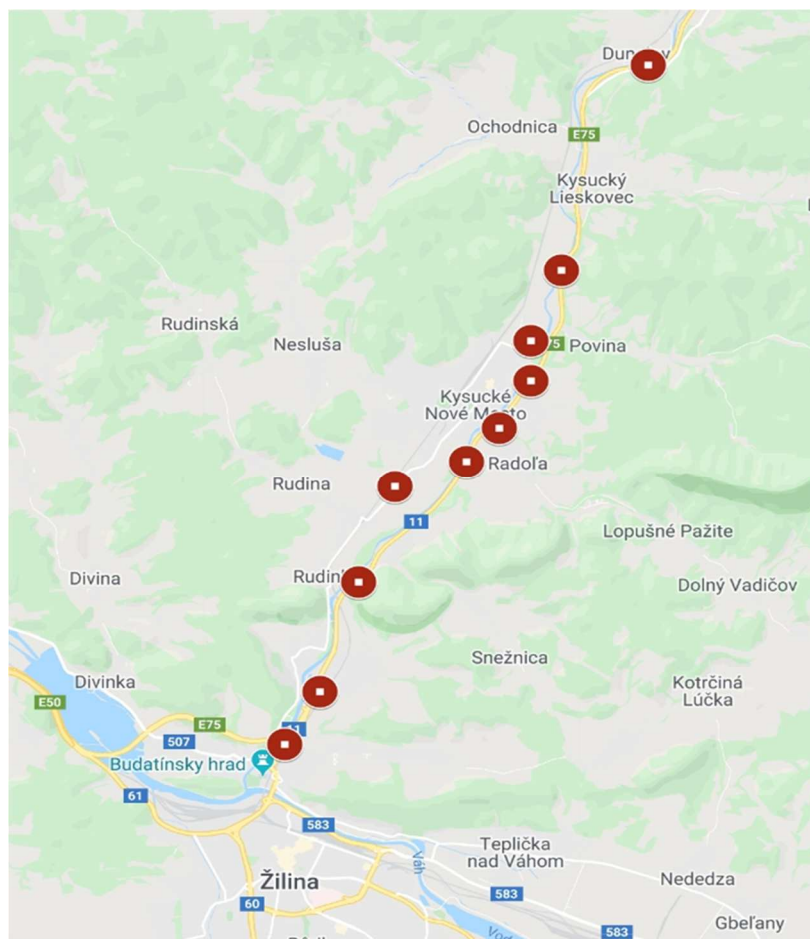
Dôležitým ukazovateľom úrovne cestných podmienok (stavebno-technického stavu) a premávkových (dopravno-organizačných) pomerov je dopravná nehodovosť na pozemných komunikáciách. Na ceste I/11 v roku 2019 došlo v okrese Kysucké Nové Mesto (v km 427,000 – 436,500) k 26 dopravným nehodám. Usmrtený bol 1 účastník, pri 3 boli ťažko zranení, a 10 ľahko zranení.

Súčasťou projektovej dokumentácie Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 bola v rámci časti I. Dokumentácia prieskumov vypracovaná časť I.02 Dopravno – inžinierske podklady (DOPRAVOPROJEKT,a.s., 11/2020), v ktorej je riešený celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Dopravná prognóza vychádzala z dopravnoinžinierskych prieskumov (profilový dopravný prieskum, križovatkový dopravný prieskum a smerový dopravný prieskum). Prieskumy spracovala spoločnosť SARTLAN Engineering, s.r.o.. Dopravný model riešeného územia spracovala spoločnosť VÚD, a.s. pre výhľadové roky 2026, 2036, 2041 a 2046. Rok 2026 bol uvažovaný ako rok uvedenia stavby do prevádzky.

Realizácia profilového dopravného prieskumu sa uskutočnila na sčítacích úsekoch na cestách I. a III. triedy a miestnych komunikáciách, ktoré boli lokalizované v širšom okolí mesta Kysucké Nové Mesto, konkrétne na cestách I/11, III/2054, III/2052, III/2095 a miestnej komunikácii v obci Brodno. Účelom profilového dopravného prieskumu pomocou ASD v 10 profiloch počas 7 kalendárnych dní bolo získať aktuálnu údajovú databázu dokumentujúcu súčasné dopravné zaťaženie vybraných úsekov na cestách I. a III. triedy a miestnych komunikáciách, ktoré boli lokalizované v širšom okolí mesta Kysucké Nové Mesto, a to s následným účelom kalibrácie dopravného modelu prevedenej dopravy na stavebné úseky D3. Základné údaje o jednotlivých profiloch, na ktorých bolo uskutočnené profilové sčítanie dopravy, vrátane ich presnej lokalizácie a príslušnosti k sčítaciemu úseku CSD 2015:

Poradové číslo	Číslo cesty	Lokalita	Sčítací úsek	Zemepisná šírka	Zemepisná dĺžka
1	I/11	Oškerda	90309	49.27026	18.75663
2	I/11	Radoľa Juh	90308	49.29095	18.78211
3	I/11	Povina / Kys. Lieskovec	90290	49.32362	18.80442
4	I/11	Budatín	90309	49.2428	18.73947
5	III/2095	Rudina	92880	49.28657	18.76524
6	III/2052	Kysucké Nové Mesto	n/a	49.31151	18.79713
7	III/2054	Radoľa	92871	49.29671	18.78964
8	I/11	Budatínska Lehota	90291	49.30464	18.79723
9	miestna komunikácia	Brodno	n/a	49.25172	18.74772
10	I/11	Dunajov	90280	49.35834	18.82465



Obr. Lokalizácia profilových 7-dňových ASD meraní na vybraných cestných profiloch

Výstupy uskutočneného profilového dopravného prieskumu prostredníctvom ASD meraní intenzít dopravy na celkom 10 sčítacích profiloch v širšom okolí Kysuckého Nového Mesta na cestách I. a III. triedy a miestnych komunikáciách boli prepočítané na hodnoty RPDÍ a následne boli určené podiely ľahkej dopravy do 3,5 tony a ťažkej dopravy nad 3,5 tony. Porovnanie deklarovaných podielov ľahkej a ťažkej dopravy je prehľadne spracované tabuľkovým výstupom dopravných prieskumov:

1	1 Oškerda		
	RPDÍ		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	23505	19079	4425
	100%	81%	19%
2	2 Radoľa Juh		
	RPDÍ		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	23138	18741	4396
	100%	81%	19%
3	3 Povina / Kysucký Lieskovec		
	RPDÍ		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	21082	16848	4234
	100%	80%	20%
4	4 Budatín		
	RPDÍ		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	23821	19798	4023
	100%	83%	17%

5	5 Rudina		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	4874	4805	69
	100%	99%	1%
6	6 Kysucké Nové Mesto		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	6963	6761	202
	100%	97%	3%
7	7 Radoľa		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	5160	4754	406
	100%	92%	8%
8	8 Budatínska Lehota		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	16033	11736	4297
	100%	73%	27%
9	9 Brodno		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	1946	1857	89
	100%	95%	5%
10	10 Dunajov		
	RPDI		
	Spolu	Ľahká doprava do 3,5t	Ťažká doprava nad 3,5t
	17579	13292	4286
	100%	76%	24%

Z tabuľky vyplýva, že podiel ťažkej nákladnej dopravy nad 3,5 t tvorí v dopravnom prúde od 17 – 20% , v Dunajove až 24%. Z toho je zrejmé, že záťaž na životné prostredie, hluk, bezpečnosť obyvateľov, je enormná.

Z posúdenia výkonnosti existujúcej komunikačnej siete vyplýva, že posudzované úseky sú na hranici svojej únosnosti. Funkčná úroveň posudzovaných komunikácií I/11 dosahuje vo výhľadovom období rokov 2026, 2036, 2041 a 2046 hodnotu 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 vytváraniu 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. Križovatka je preťažená - medzera medzi vozidlami dosahuje hodnotu menšiu ako 1 dĺžka vozidla.

Cesta	od	do	2026	2036	2041	2046
<b>extravilán</b>			<b>Funkčná úroveň (-)</b>			
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
<b>intravilán</b>			<b>Rezerva kapacity (voz/h)</b>			
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

Riešením tohto dlhodobého nepriaznivého stavu je výstavba kapacitnej diaľnice. Pri realizácii diaľnice D3 z kapacitného posúdenia vyplýva, že jednak bude kapacitne vyhovovať samotná diaľnica D3

a vyhovovať bude aj existujúca cestná sieť výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie.

### **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).

### **Letecká doprava**

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

### **Vodná doprava**

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

### **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 ceste 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.

### **III.6.14 Archeologické náleziská**

*(prevzaté z Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult spol s.r.o.,01/2013 )*

V rámci prípravy dokumentácie pre stavebné povolenie bol spracovaný archeologický prieskum, ktorý identifikoval osem archeologických lokalít priamo v koridore trasy diaľnice D3 a dve lokality v okolí trasy. Ich prehľad je nasledujúci:

#### **1. Brodno**

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

**Druh:** pravdepodobne sídlisko

**Nález:** 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

**Nález:** 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 úpätí v údolí potoka veľký opustený kameňolom – z jeho areálu je obsah dna studne. medzi intravilánom Snežnice a úpätím vrchu zničené sídlisko počas výstavby športového areálu. Na severnom a západnom svahu, ako i v okolí temena a na miernejšie stúpajúcom chrbáte 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. Radoľa*

*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. Radoľa*

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

*Druh:* sídlisko

*Nálezy:* keramika

*Datovanie:* 9.-12. storočie

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

### *8. Radoľa*

*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 uhlíky

*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 je potrebná prítomnosť archeológa. Nemožno vylúčiť, že sa počas realizačných prác objavia nové archeologické lokality mimo tých, ktoré sú popísané vyššie.

### **III.6.15 Paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Kysucká brána je okrem chráneného územia aj 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.

### **III.6.16 Územnoplánovacia dokumentácia**

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. Záväzná 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. Záväzná 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 je aktualizácia legislatívneho nástroja potrebného pre budovanie cyklotrás v regióne Žilinského samosprávneho kraja.

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.

#### **Územné plány dotknutých obcí**

**Žilina** - V roku 2011 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline číslo 15/2012 dňa 20.02.2012 schválený Územný plán mesta Žilina, pričom jeho záväzné časti boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením č. 4/2012; v 01/2013 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 90/2013 dňa 24.06.2013 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 1, ktorého záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 9/2013; v roku 2015 boli spracované Územný plán mesta Žilina – Zmena a doplnok číslo 2 schválený uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 129/2015 dňa 29.06.2015 a Územný plán mesta Žilina – Zmena a doplnok číslo 3 schválený uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 130/2015 dňa 29.06.2015, ktorých záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 14/2015; v 06/2016 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 107/2016 dňa 28.06.2016 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 4, ktorého záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 21/2016, v 01/2018 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 107/2018 dňa 23.04.2018 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 5, ktorého záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 5/2018, v 10/2018 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 62/2019 dňa 11.02.2019 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 6a, ktorého záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 2/2019, (ďalej len ÚPN-M Žilina v platnom znení a VZN v platnom znení).

*Na základe Metodického usmernenia k označovaniu zmien a doplnkov územnoplánovacej dokumentácie č. 06708/2019/SV/01006, ktoré vydalo MDV SR dňa 07.01.2019 sa mení názov dokumentácie Územný plán mesta Žilina Zmeny a doplnky číslo 6b na Územný plán mesta Žilina Zmeny a doplnky číslo 7 (6b), v skrátenej forme ÚPN-M Žilina ZaD č.7 (6b).*

*Nadradený ÚPN VÚC Žilinského kraja aktualizovaný ZaD č.5 ÚPN – VÚC ŽK a jeho záväzné časti sú premietnuté do schváleného ÚPN – M Žilina cestou spracovaného ÚPN – M Žilina ZaD č. 6a.*

**Kysucké Nové Mesto** - ÚPN-M KNM bol spracovaný v roku 2015 a schválený Mestským zastupiteľstvom v Kysuckom Novom Meste VZN 01/2016 dňa 09.06.2016. V roku 2017 bola spracovaná ZaD č.1 ÚPN-M KNM (Ing. Arch. Peter Nezval, architektonické ateliéry AUT, Žilina, autorizovaný architekt SKA, 2017 ) schválená uz.č. 94/2017 MZ v Kysuckom Novom Meste dňa 15.06.2017. ZaD č.2 ÚPN-M KNM (Ing. Arch. Peter Nezval, architektonické ateliéry AUT, Žilina, autorizovaný architekt SKA, 10/2018 ) reflektujú zmeny v 21 lokalitách, medzi iným aj lokalita č.13 v ktorej sa zapracováva úsek diaľnice D3 – zmena tunelového riešenia na povrchové (estakádové) v časti Budatínska Lehota. Navrhované riešenie je v súlade s odporučeným riešením v Záverečnom stanovisku č.1823/2018, zo dňa 03.04.2018 na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení Zákona č.24/2006 Z.z. o

posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**Povina** – Územný plán Povina (Ing.arch.Fecaninová), trasa navrhovanej stavby D3 je v súlade s polohou D3 v ÚPN.

**Rudinka** - Obec Rudinka má územný plán, vypracovaný projekčnou kanceláriou ARCHITEKT, Považská Bystrica, a schválený uznesením Obecného zastupiteľstva č.4/2002 zo dňa 03.04.2002. Tento územný plán nebol spracovaný pre celé katastrálne územie a od roku schválenia 2002 nebol právoplatne aktualizovaný. Z toho dôvodu bol vypracovaný návrh územného plánu obce Rudinka (Ing.arch.Denisa Valašková, 10/2020). Trasa diaľnice do katastra obce fyzicky nezasahuje, územie obce je dotknuté ochranným pásmom diaľnice D3.

**Radofa** – obec nemá vypracovanú územno-plánovacia dokumentáciu.

**Kysucký Lieskovec** – obec má vypracovaný Územný plán obce Kysucký Lieskovec, schválený dňa 27.03.2015 (Ing. arch. J. Burian, Urbion sk, s.r.o., Žilina, autorizovaný architekt SKA), v ktorom je poloha diaľnice D3 prevzatá zo záväznej časti ÚPN VÚC Žilinského kraja.

V súčasnosti sa spracovávajú Zmeny a doplnky č. 1 (Ing. arch. P. Nezval, architektonické ateliéry AUT, Žilina, autorizovaný architekt SKA, 2020).

*Dotknuté územnoplánovacie dokumentácie sú zosúladené s ÚPD vyššieho stupňa a tiež sú v súlade s návrhom trasy diaľnice D3.*

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

##### **IV.1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO**

###### Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice D3 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 kompenzačnými opatreniami. Obyvatelia budú musieť znášať počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií. Citlivé sú najmä osoby s obmedzenou možnosťou pohybu, starší ľudia a deti.

Významným vplyvom z pohľadu narušenia pohody a kvality života je zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie, záber pozemkov, náhrady za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby), ktoré budú riešené v zmysle platnej legislatívy.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie ŽP obyvateľov v úsekoch, kde súčasná doprava prechádza zastavaným územím a vytvorenie pracovných príležitostí.

###### Počas prevádzky

Vplyv prevádzky diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na dotknuté obyvateľstvo sa vo všeobecnosti prejaví týmito nepriaznivými vplyvmi:

- znečistením ovzdušia,
- hlukovou záťažou,
- vizuálnou a fyzickou bariérou.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie životného prostredia obyvateľov v úsekoch, kde súčasná doprava prechádza zastavaným územím a vytvorenie pracovných príležitostí.

### **Hodnotenie zdravotných rizík**

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

#### Hlukové pomery

Po skončení výstavby sa nová trasa diaľnice D3 stane v území významným líniovým zdrojom hluku z dopravy. Vzhľadom na to, že diaľnica prevezme väčšinu nákladnej dopravy a ostatnej tranzitujúcej dopravy, na súběžnej ceste I/11 sa intenzita dopravy so sprievodným hlukom významne zníži. Zhodnotenie hlukových pomerov v okolí diaľnice D3 bolo v minulosti vykonané pre jednotlivé stupne technickej dokumentácie a jednotlivé úseky stavby v hlukových štúdiách :

- *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Diaľnica D3 a súběžná cesta I/11 (Ing. Ľubomír Mateček, Žilina, 2012 k DSP),*
- *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Diaľničný privádzač – prepojenie cesty I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste (Ing. Ľubomír Mateček, Žilina, 2012 k DSP),*
- *Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku km 16,880 po km 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020).*

Štúdie boli vypracované na podklade dopravnoinžinierskych charakteristík pre jednotlivé stavby. Na základe vykonaných výpočtov a analýz sa v uvedených hlukových štúdiách konštatuje, že na navrhovaných úsekoch diaľnice a preložky cesty I/11 bude dochádzať k prekračovaniu hygienických limitov.

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 z cestnej dopravy nasledovne:

kategória II. Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň 50 dB večer 50 dB noc 45 dB
kategória 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 dB večer 60 dB noc 50 dB

V lokalitách, kde bolo výpočtom preukázané prekročenie povolených limitných hodnôt hluku, boli navrhnuté protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien a to tak na diaľnici D3 ako aj na preložke cesty I/11. Hlukovými štúdiami bola preukázaná požiadavka na ochranu územia pred kumulatívnym účinkom hluku z diaľnice D3 a súběžnej cesty I/11 zástavby rodinných domov v Radoli. Ide o domy od začiatku zástavby v smere od Žiliny (najviac dom č. 348), kde priestorové podmienky neumožňujú realizovať protihlukovú stenu pozdĺž cesty I/11 (záber záhrad RD, znemožnenie prístupu do domov a záhrad zo strany cesty I/11). V prípade realizácie PHS na D3 nebude eliminovaný hluk z cesty I/11, čo sa prejaví v kumulatívnom účinku hluku na najnepriaznivejšie situovanom dome č. 348 v roku 2040 o 2 dB (podľa výpočtov). Podobne aj v prípade najvyšších poschodí panelových domov v Kysuckom Novom Meste na Clementisovej a Sládkovičovej ulici nebude navrhovanými PHS zabezpečená účinná ochrana pred nadlimitným hlukom. Z dôvodu ochrany vnútorného prostredia bytov a rodinných domov sa po sprevádzkovaní diaľnice D3 navrhuje monitorovať hluk na dotknutých RD v Radoli, v Kysuckom Novom Meste na najvyšších poschodiach domov na Clementisovej a Sládkovičovej ulici. V prípade potvrdenia hlukovej záťaže prekračujúcej najvyššie prípustné limity je potrebné pristúpiť k sekundárnym opatreniam, napr. výmene okien za okná so zvýšenými zvukovo izolačnými vlastnosťami.

Oproti Správe o hodnotení („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, EPIS, s.r.o., 2017) sa v priebehu spracovania zmeny DÚR aktualizoval rozsah protihlukových opatrení .

V rámci stavby Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku km 16,880 po km 19,280, s povrchovým riešením D3, Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 02/2020) v danom úseku odporúča protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien v celkovej dĺžke 5265 m a výške 4,0 – 5,0 m. V miestach protihlukových opatrení je vhodné na mostných objektoch navrhnúť tzv. tiché mostné závery. V prípade, ak merania hluku počas prevádzky preukážu prekročenie prípustných hodnôt, je potrebné zaoberať sa návrhom sekundárnych opatrení a splniť prípustné hodnoty vo vnútornom prostredí budov. Odporúčania sa premietli do návrhu PHS:

- SO 306 Protihluková stena na D3 v km 16,650 - 19,560 vľavo
- SO 307 Protihluková stena na D3 v km 16,900 - 19,255 vpravo

Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 02/2020) bola vypracovaná na základe aktualizovaných výhľadových dopravných údajov a podľa platnej vyhlášky MZ SR, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V stavebno-technickom riešení PHS na rozdiel od hlukovej štúdie sú zohľadnené konštrukčné požiadavky riešenia objektov ochranných stien, ako aj technické špecifikácie a požiadavky na ich návrh a vyhotovenie. Uvedenými úpravami v záujme dodržania optimálneho technického riešenia a rešpektovania požiadaviek hlukovej štúdie dôjde k miernemu predĺženiu celkovej dĺžky konštrukcií. Uvedený rozdiel navyše nie je v rozpore s údajom v hlukovej štúdií, ale preukazuje splnenie uvedených požiadaviek.

Hluk na stavbe D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač, je riešený v rámci odčlenenia stavby samostatne a bol posúdený aj v rámci vyššieho stupňa PD DSP/DRS („Akustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Žilina, 02/2020). Merania „in situ“ preukázali už v súčasnosti prekročenie limitov hluku z pozemnej dopravy v lokalite RD 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, najviac v noci o 4,6 dB.

Na privádzači sa navrhujú protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien:

- SO 304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MP vpravo
- SO 305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MP vpravo.

Na celej stavbe Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto po zohľadnení už vybudovanej PHS SO 283 Protihluková stena na preložke c.I/11 km 0,420-0,620 vľavo a po vylúčení objektov SO 304 a SO 305 patriacich k samostatnej stavbe privádzača Kysucké Nové Mesto, bude rozsah objektov protihlukových stien nasledujúci:

- |     |   |
|-----|---|
| 284 | Protihluková stena na D3 v km 11,768-12,545 vľavo             |
| 285 | Protihluková stena na D3 v km 11,668-12,818 vpravo            |
| 286 | Protihluková stena na D3 v km 12,543-13,268 vľavo             |
| 287 | Protihluková stena na D3 v km 13,443-13,968 vľavo             |
| 288 | Protihluková stena na D3 v km 14,868 -15,418 vľavo            |
| 289 | Protihluková stena na D3 v km 14,643-15,643 vpravo            |
| 295 | Protihluková stena na preložke c.I/11 v km 1,667-1,956 vpravo |
| 299 | Protihluková stena na preložke c.I/11 v km 1,643-1,956 vľavo  |
| 302 | Protihluková stena na D3 v km 19,819-20,245 vpravo            |
| 306 | Protihluková stena na D3 v km 16,650 - 19,560 vľavo           |
| 307 | Protihluková stena na D3 v km 16,900 - 19,255 vpravo          |

Zmena navrhovanej činnosti bude predstavovať v porovnaní s EIA priaznivejšie riešenie, nakoľko pri realizácii vozovky diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3, v súbehu so zastavaným územím Kysuckého Nového Mesta, Radole a Kysuckého Lieskovca, sa použije tzv. nízkohlučný asfalt, ktorý spolu s navrhovanými PHS, dlhšími o 960 m a tichými mostnými záverami, bude mať menej negatívne dopady

na obyvateľstvo. Zároveň v ďalšom stupni posudzovania vplyvov na životné prostredie by bolo potrebné aktualizovať hlukovú štúdiu aj na zvyšok trasy diaľnice D3.

#### Znečistenie ovzdušia

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 (NO<sub>x</sub>). Po uvedení diaľnice D3 do prevádzky sa očakáva zlepšenie stavu z hľadiska celkovej produkcie znečisťujúcich látok, v dôsledku zvýšenia plynulosti dopravy.

V zmysle *Imisnej štúdie* (Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, DSP, Hesek, Ďurčanská, 2006 – pre tunelový variant) bolo preukázané, že na úseku pripravovanej diaľnice D3 bude dochádzať ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok len vo veľmi malej miere. Štúdia vychádzala z predpokladanej intenzity dopravy (v rokoch 2005, 2015, 2030 a 2040) a zohľadňovala len príspevok znečisťujúcich látok pochádzajúcich od automobilovej dopravy na diaľnici D3 a ceste I/11 v sledovanom úseku.

Matematickým modelovaním boli vypočítané koncentrácie imisíí látok znečisťujúcich ovzdušie (CO, PM, NO<sub>x</sub>), ktoré boli porovnané s limitnými hodnotami podľa vtedy platnej vyhlášky. Osobitne boli posúdené vplyvy cesty I/11 a diaľnice D3 a aj kumulatívny vplyv diaľnice D3 a cesty I/11. V zmysle vykonaného modelového výpočtu ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok, prekračujúcim limitné hodinové hodnoty NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia (200 µg/m<sup>3</sup>) od vplyvov dopravy na diaľnici D3 v kumulácii s cestou I/11 dochádza v úseku od plánovanej križovatky Brodno po križovatku Kysucké Nové Mesto v celom modelovanom období rokov 2015 až 2040. Okolo diaľnice sú dosahované maximálne hodnoty koncentrácie 434,6 µg/m<sup>3</sup> v roku 2030 a 354,6 µg/m<sup>3</sup> v roku 2040, čo presahuje limitnú hodnotu. Ročné limitné hodnoty koncentrácie NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia ľudí (40 µg/m<sup>3</sup>) nie sú prekročené. Vypočítané hodnoty pre PM<sub>10</sub> v okolí diaľnice D3 nepresahujú povolený limit.

V priestore mimoúrovňovej križovatky Kysucké Nové Mesto nedochádzalo k zvýšenej koncentrácii látok, prekračujúcej limity v celom modelovanom období.

V *Exhalačnej štúdii* (*Zmena DÚR, DOPRAVOPROJEKT a.s. 02/2020*) bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Zohľadnená je navrhovaná trasa diaľnice D3 v povrchovom variante v úseku km 16,880 – 19,280, ako aj preložka cesty I/11 a ostatné súvisiace objekty.

V štúdii bol hodnotený príspevok predpokladaných priemerných ročných koncentrácií znečisťujúcich látok z dopravy po navrhovanej diaľnici a preložke cesty I/11 v bezprostredne dotknutom území. Pre potreby štúdie je smerodajné výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky, čo je v tomto prípade rok 2036. Vzhľadom na veľkú prípustnú limitnú hodnotu (10000 µg/m<sup>3</sup>) pre CO, nie je táto škodlivina pre cestnú dopravu ďalej vyhodnocovaná. Bol hodnotený ročný vplyv týchto znečisťujúcich látok:

- oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>),
- tuhé častice a polietavý prach (PM),
- benzén (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>).

Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program CadnaA s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín pomocou disperzného modelu Austal2000 od German Environmental Protection Agency pracujúceho na základe Lagrangeovho modelu rozptylu. Škodliviny sú spočítané ako priemerné hodnoty pre ročný interval. Tento spôsob výpočtu a hodnotenia sledovaných škodlivín plne vyhovuje potrebám posudzovania vplyvu riešeného dopravného ťahu v zmysle platnej legislatívy.

Zo záverov Exhalačnej štúdie vyplýva, že obyvatelia dotknutých sídiel nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po navrhovanej zmene. 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.

V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že navrhovaná zmena diaľnice D3 bude spĺňať imisné limity podľa platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení.

V ďalšom stupni posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie by bolo potrebné aktualizovať exhaláciu štúdiu aj na zvyšok trasy diaľnice D3, nakoľko Imisná štúdia z roku 2006 vychádzala z predpokladanej intenzity dopravy, ktorá je v porovnaní s intenzitou dopravy, použitou pri výpočtoch v Exhalačnej štúdii, zhruba o cca 39 – 46% vyššia. Dá sa predpokladať, že pri použití aktuálnych vstupných údajov imisie látok znečisťujúcich ovzdušie budú dosahovať nižšie hodnoty.

## **IV.2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF**

Výstavba technického diela, akým je aj stavba diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto nevyhnutne vplýva na horninové prostredie. Budovaním vysokých násypov a mostných objektov sa mení súčasný geomorfologický tvar so sprievodnými zmenami stability horninového prostredia. Výrazné zásahy do prostredia prebiehajú najmä počas výstavby a doznievajú v období jeho prevádzky. Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom diaľnice ako priamy vplyv,
- potreba materiálov do násypov ako nepriamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Zásah do reliéfu je možné zmierniť 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) 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 odporučené spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Významnou zmenou oproti Správe o hodnotení je zmena výškového vedenia stavby diaľnice v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z hĺbeného tunelového riešenia na povrchový, resp. variant vedený na **mostnom objekte**.

Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa. Vzhľadom na vlastnosti výkopových zemín sa predpokladá získanie vhodného, prípadne podmiennečne vhodného materiálu z výkopov a teda úplné využitie do násypov telesa diaľnice (pri podmiennečne vhodných zeminách po úprave). Projektová dokumentácia DSP uvažovala s využitím materiálu z hĺbenia tunela Kysuca a napriek tomu vykazovala deficit materiálu do násypov. Tento deficit sa plánovalo vykryť materiálom z výstavby tunela Považský Chlmec, avšak vzhľadom na to, že tento je už vybudovaný, materiál sa uložil na trvalú depóniu a pre stavbu D3 je už nevyužiteľný. Technické riešenie navrhovanej zmeny spresnilo výpočet potreby materiálu pre stavbu D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3, z ktorej vyplynul prebytok násypového materiálu 75 015 m<sup>3</sup>. Nakoľko diaľnica D3 v úseku zmeny DÚR sa napája na zvyšok úseku D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto a celý tento úsek bude vybudovaný a odovzdaný naraz, je potrebné bilanciu zemných prác vyčíslieť v kontexte celej stavby, nie iba vybraného úseku. Preto spomínané vyčíslenie prebytku násypového materiálu má iba informatívny charakter. Celkový sumár zemných prác bude vyčíslený v rámci vyššieho stupňa PD pre celý úsek diaľnice D3 Diaľnica Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Na stavbu D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bude potrebné získať materiál do násypov z iných dostupných zdrojov v okolí stavby (zdroje sú uvedené v časti III.2.2.1).

Nevyužitelná zemina a odpady z územia stavby budú odvezené na skládku odpadu v Považskom Chlmcí (cca 3 km od Z.Ú. stavby).

#### 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.

Zmena výškového vedenia trasy diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchový predstavuje vo vzťahu k horninovému prostrediu priaznivejšie riešenie a vplyvy sú porovnateľné, alebo miernejšie oproti vplyvom posúdeným v rámci EIA.

### **IV.3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY**

Výstavba a prevádzka líniových stavieb má významný vplyv na klimatické pomery dotknutého územia, a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na lokálnu klímu budú predstavovať:

- *odstránenie vegetačného krytu* – v území vznikne kontrastný koridor pre šírenie sucha, tepla a cudzorodých organizmov. Tento vplyv je umocnený súčasnou meniacou sa klímou, otepľovaním a vysušovaním,
- *vybudovanie spevnených plôch* – asfaltový povrch diaľnice bude generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby, čím bude dochádzať k prehrievaniu lokality a k zmene mikroklímy. Tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne v blízkosti vzácných biotopov,
- *rozsiahle zemné práce v geologicky nestabilnom prostredí* - odstránenie vegetačného krytu môže spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia,
- *prevádzka na diaľnici D3* – produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Emisie VOC a NOx budú prispievať k tvorbe troposférickej zóny počas slnečných teplých dní,
- *odvodnenie diaľnice D3* – v čase intenzívnej zrážkovej činnosti bude dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k možnému zvýšeniu prietokových stavov v recipientoch. Riziko povodní sa však s ohľadom na technické opatrenia a kapacitu hlavných recipientov nepredpokladá.

Z globálneho hľadiska automobilová doprava sa podieľa na emisiách a látkach znečisťujúcich ŽP a vytvárajúcich skleníkový efekt (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O), ktorý patrí k najzávažnejším antropogénnym príčinám zmien klímy. Zmeny klímy sa v ostatných desaťročiach čoraz častejšie prejavujú extrémnymi prejavmi počasia. V cestnej doprave extrémne prejavy počasia ako sú búrky alebo záplavy môžu spôsobovať poškodenie cestnej infraštruktúry, odstávky komunikácií, obchádzky. Zhoršené meteorologické podmienky (dážď, sneh, poľadovica, hmla) majú vplyv na zhoršenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné zápchy. Zhoršené zimné podmienky (časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy) majú negatívny vplyv na zvýšené požiadavky na zimnú údržbu komunikácií a na poškodzovanie komunikácií. To všetko ovplyvňuje zvýšenie dopravného času prepravy tovarov, predĺženie času cestovania a zvýšenie pravdepodobnosti nehôd. K meteorologickým faktorom, ktoré majú vplyv na bezpečnosť dopravy patria: zvyšovanie intenzity horúceho počasia, hmla, vietor, ale najviac zrážky - dážď a sneh. V súvislosti s klimatickými zmenami vystupuje do popredia otázka adaptácie na zmenené podmienky a otázka zmiernenia, resp. eliminácie klimatických zmien. V rezorte dopravy k najdôležitejším opatreniam na zmiernenie klimatických zmien patrí, okrem iného, aj dobudovanie ucelenej siete

diaľnic a rýchlostných ciest - čím sa odstránia úzke miesta na cestnej infraštruktúre, tým dôjde k nižšej spotrebe pohonných hmôt a teda aj produkcii skleníkových plynov.

V rámci SoH (2017) bola diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 posúdená z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy (EPIS s.r.o., Bratislava, 05/2017), kde boli navrhnuté nasledovné zmierňujúce a adaptačné opatrenia voči dopadom klimatickej zmeny:

- výstavbu moderných a kapacitne dostatočných systémov na odvádzanie a čistenia dažďových a odpadových vôd,
- násypové a zárezové svahy diaľnice osiať trávnu zmesou a realizovať výsadbu pôvodných druhov drevín,
- realizovať účinné a včasné spôsoby rekultivácie a revitalizácie porastov na okrajoch diaľnice a výstavbou poškodených brehových porastov,

Pri danom technickom riešení tohto variantu je možné očakávať menšie dopady zmeny klímy na daný projekt v porovnaní s tunelovým variantom. Pre posudzovaný úsek diaľnice D3 sú za najviac rizikové klimatické javy považované: silné dažde, povodne (regionálne, privalové, ľadové), búrkové javy a snehové javy, v dôsledku ktorých môže vzniknúť riziko náhleho zvýšenia hladiny povrchovej a podzemnej vody a následne môžu nastať svahové pohyby, zosuvy pôdy. Pri vysokých prietokoch vody v potokoch a rieke Kysuca budú spätným tlakom atakované stavidlá na odvedeniach vnútorných vôd a prítomnosť dažďovej vody, resp. povodňových vln vo veľkom objeme môže spôsobiť podmývanie objektov diaľnice. Väčšina stavebných objektov diaľnice je projektovaná na prietok vody  $Q_{100}$ , čo môže byť do budúcnosti nedostatočná kapacita, preto sú v návrhoch odporúčané dimenzovania kapacít stavebných objektov na  $Q_{500}$ .

Vzhľadom na požiadavku z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy t.j. dimenzovanie kapacít stavebných objektov na  $Q_{500}$ , sa spracovateľ projektovej dokumentácie DOPRAVOPROJEKT a.s. obrátil listom zo dňa 20.11.2019 na Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, Odštepny závod Piešťany, so žiadosťou o stanovisko k určení periodicity navrhovaného prietoku rieky Kysuce, ktorý bude použitý pri hydrotechnických výpočtoch pre zabezpečenie protipovodňovej ochrany pri realizácii Diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto. SVP listom č. CS SVP OZ PN 9636/2019/2 CZ 43758/210/2019 zo dňa 17.12.2019 oznámil, že pri projektovaní úprav toku Kysuca je nutné uvažovať s navrhovaným prietokom  $Q_{100}$ , v prípade budovania mostov a ochranných hrádzi je nutné zohľadniť bezpečnostné prevýšenie 0,5m .

V projektovej dokumentácii zmeny DÚR oproti EIA (2017) sa pri návrhu mostných objektov (SO 233-00, 237-00, 247-00) zapracovala požiadavka rezervy 0,5m od hladiny  $Q_{100}$  rieky Kysuca, resp. Vadičovského potoka pri SO 247-00.

Pre úsek stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač bolo vypracované samostatné Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Mgr. Hujo, 02/2020). V uvedenom hodnotení pre úsek privádzača neboli medzi vysoko rizikové klimatické javy zaradené žiadne javy, nakoľko trasa privádzača je navrhovaná v tak malej dĺžke, pri ktorej sa žiadny klimatický jav výrazne neprejavuje. Ako klimatické javy so stredným rizikom boli vyhodnotené silný vietor, snehové a námrazové javy a búrkové javy. Ich prejavy v kombinácii s prírodnými pomermi územia vytvárajú riziká, ktoré sú v maximálnej možnej miere minimalizované resp. eliminované zvoleným projektovým riešením stavby a návrhom varovného systému a monitoringu. V porovnaní s pôvodným riešením v SoH sú riziká porovnateľné, keďže pôvodná trasa sleduje spoločný koridor s novonavrhovaným riešením trasy privádzača.

V ďalšom stupni posudzovania vplyvov je potrebné vypracovať posúdenie rizík súvisiacich so zmenami klímy pre celý úsek stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto z dôvodu identifikácie rizikových klimatických javov a návrhu možných opatrení.

Vplyvy navrhovanej činnosti na klimatické pomery sú porovnateľné s vplyvmi identifikovanými v predchádzajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie.



#### **IV.4 VPLYVY NA OVZDUŠIE**

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy v lokalitách výstavby zemného telesa diaľnice D3 a súvisiacich objektov, v lokalitách dočasných depónií materiálu a v okolí trás prevozu materiálov, najmä počas zemných prác.

Prevádzka na diaľnici D3 bude pôsobiť negatívne na ovzdušie v dôsledku spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO<sub>x</sub>, VOC, SO<sub>2</sub>, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O). Cestná doprava sa vysokou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci sektoru dopravy.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO VI, ktorý predstavuje významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy predstavuje redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO<sub>x</sub> zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky motorových vozidiel nemali v budúcnosti narastať.

V súlade s výsledkami spracovaných štúdií sa neočakáva znečisťovanie ovzdušia z dopravy po diaľnici D3 a preložke cesty I/11 koncentraciami znečisťujúcich látok prekračujúcimi povolené limity v zmysle zákona. Naopak, plynulá premávka bez kongescií je predpokladom zníženia emisií škodlivín oproti súčasnému stavu.

*Vplyv navrhovanej zmeny na ovzdušie je v porovnaní s riešením posudzovaným v EIA porovnateľný.*

#### **IV.5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY**

##### Povrchové vody

Počas výstavby diaľnice možno očakávať ohrozenie kvality vôd pri zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich povrchové toky, pri výstavbe mostných konštrukcií resp. pri úprave vodných tokov. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta vodných tokov, čím sa zvýši zákal čo môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu. V priebehu výstavby 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. Pre prípady znečistenia vôd počas výstavby je nevyhnutné vypracovať 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.

Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v inundačnom území rieky Kysuca, čím znižuje prietokový profil pri zvýšených prietokoch Kysuce. Z toho dôvodu boli po aktualizácii prepočtu priebehu hladín Q<sub>100</sub> navrhnuté rozsiahle úpravy brehov rieky Kysuca a prítokov Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok.

Všetky konštrukcie cez vodné toky boli posúdené hydrotechnickým výpočtom a navrhnuté tak, aby vyhovovali Q<sub>100</sub>.

**SO 361** Úprava bezmenného potoka v km 11,635 D3 – preložka časti vodného toku, ktorý koliduje s vetvou križovatky Brodno, do novej polohy v dĺžke 127,76 m.

**SO 362** Úprava toku Kysuce č. 1 – okres Žilina – úprava pozostáva zo 4 častí :

362 S1 Úprava toku Kysuce v rkm 0,000 – 3,900 – na úseku dlhom 3,9 km od vyústenia do Hričovskej nádrže sa navrhuje spevnenie brehov a dna a úprava vo veľkom rozsahu z dôvodu protipovodňovej ochrany územia a na prietoky  $Q_{100}$ .

362 S2 Úprava ľavého brehu toku Kysuce v rkm 4,430 - 4,740 – v mieste križovania rieky Kysuce SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce. Celková dĺžka úpravy je 324,72 m.

362 S3 Hrádza v km 12,100 D3 – ľavostranná ochranná hrádza ktorou sa zabráni podmáčaniu vozovky diaľnice D3. Jej ďalšou funkciou bude usmerňovanie povodňových prietokov Kysuce. Dĺžka hrádze 280,59 m

362 S4 Pravostranná hrádza toku Kysuce v rkm 5,150 - 5,340 – hrádza rieši ochranu VZ Rudinka a príľahlého pravostranného inundačného územia rieky Kysuca spolu s pravostrannou hrádzou potoka Neslušanka. Celková dĺžka 201,9 m.

**SO 364** Úprava toku Kysuce č. 2 – okres Kysucké Nové Mesto – úprava pozostáva z 5 častí :

364 S1 Úprava toku Kysuce v rkm 5,035 - 5,930 - rieši úpravu toku Kysuce, nakoľko trasa diaľnice D3 prechádza ľavostrannou inundáciou, samotným korytom a pravostrannou inundáciou Kysuce, čím znižuje prietokový profil pri zvýšených prietokoch Kysuce. Dĺžka úpravy 889,2 + 210,0m.

364 S2 Úprava toku Kysuce v rkm 7,100 - 11,875 – V zmysle Zmeny DÚR v úseku km 16,880 – 19,280 D3 bude pôvodne navrhovaná úprava značne zredukovaná. Predmetom časti S2 je návrh úpravy častí vodného toku Kysuca pre zabezpečenie stability svahov a dna v kontakte s konštrukciami mostných objektov (SO 233, 237) a brehov vodného toku Kysuca. Križovanie mostných objektov v rozsahu zmeny DUR je v dvoch miestach, a to v rozsahu riečnych km 7,686 23 až 9,732 02. Podľa lokalizácie je návrh na úpravu rieky Kysuca, časť S2 rozdelený na dva úseky, úsek 1 od rkm 7,686 23 po rkm 8,063 68 a úsek 2 od rkm 9,411 92 po rkm 9,732 02. V oboch úsekoch sa jedná o úpravu brehových častí a pätky na kontakte svahu a dna koryta spevnením v kombinácii prírodných materiálov z lomového kameňa a čiastočne dlažby z lomového kameňa s vyplnením škár cementobetónovou zmesou.

364 S3 Pravostranná hrádza toku Kysuce v rkm 7,665-8,330

364 S4 Ľavostranná hrádza toku Kysuce v rkm 8,150-9,270

364 S5 Pravostranná hrádza toky Kysuce v rkm 8,545-10,100

Časti 364 S3 až 364 S5 - vzhľadom na zmenu technického riešenia diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 nie je potrebné realizovať, čo bolo preukázané hydrotechnickým výpočtom rieky Kysuca. Týmto riešením sa zachová vyše 2240 m pravostranného a 1026 m ľavostranného prirodzeného brehu a brehového porastu Kysuce.

**SO 365** Úprava ľavostranného bezmenného prítoku v rkm 4,805 toku Kysuce – úprava troch ľavostranných prítokov.

**SO 366** Úprava potoka Snežnica v rkm 5,470 – úprava ľavostrannej hrádze dĺžky 126,8 m a potoka v dĺžke 47,8 m.

**SO 367** Úprava potoka Neslušanka v rkm 5,390 - rieši odvedenie povrchových vôd pod SO 244 (km 0,386 86) Most nad potokom Neslušanka. Pomocou pravostrannej ochrannej hrádze zabezpečuje ochranu pravostranného územia rieky Kysuca a potoka Neslušanka (do ktorého spadá aj časť obce Rudinka a obce Rudina, tiež vodný zdroj v Rudinke). Celková dĺžka úpravy potoka Neslušanka je 406,90 m a jeho pravostrannej hrádze 457,00 m.

**SO 369** Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570 - Vzhľadom na upravené technické riešenie v zmene DÚR nie je potrebné tento objekt realizovať. Rieka Kysuca sa nebude v mieste sútoku upravovať a most na D3 prekračuje Vadičovský potok bez zásahu do neho.

**SO 372** Úprava potoka Povinka v rkm 10,680 – objekt rieši ochranu časti obce Povina pred veľkými vodami rieky Kysuca na ľavostrannom inundačnom území v smere k Povinskému mostu. Celková dĺžka úpravy potoka Povinka je 151,05 m.

**SO 373** Ochranná hrádza toku Kysuce v rm 10,910 – 11,065 – zabezpečuje ochranu územia za telesom diaľnice D3 a zároveň slúži ako prechod pre zver a drobné živočíchy. Celková dĺžka ochrannej hrádze toku Kysuce je 131,05 m.

**SO 375** Náпустný a výпустný objekt rybníka Brodno – týmto objektom stavba zasahuje aj do vodnej plochy – rybníka v Brodne. Objekt bude zabezpečovať napúšťanie rybníka z Kysuce a vypúšťanie späť do Kysuce.

**SO 376** Úprava Dolinského potoka - Objekt je súčasťou samostatnej stavby Kysucké Nové Mesto, privádzač

**SO 571** Úprava Podhájskeho potoka - rieši úpravu Podhájskeho potoka pod SO 201 (Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339) a tiež rieši samotné nové zaústenie potoka do jestvujúceho koryta rieky Kysuca. Jeho súčasťou je tiež riešenie ochrany pravostrannej inundácie potoka navrhovanou pravostrannou ochrannou hrádzou, situovanou pozdĺž Podhájskeho potoka. Dĺžka hrádze 355,6 m, rozsah úpravy potoka 131,69 m.

**SO 572** Úprava rieky Kysuca pri moste 202 v km 22,049 – úprava rieky Kysuca pod SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049 D3, ochrana pravostrannej inundácie rieky Kysuca , telesa diaľnice D3 a vodných zdrojov (VZ Podháj).

V rámci DSP stavby celého úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bude aktualizovaný hydrotechnický výpočet rieky Kysuca a na základe výsledkov bude stanovený rozsah nevyhnutných úprav aj ostatných dotknutých vodných tokov.

Vplyv prevádzky diaľnice D3 na povrchové vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. V súčasnosti platné predpisy a zákony na ochranu životného prostredia, povrchových a podzemných vôd, najmä zákon č.409/2014 Z.z. o vodách a Nariadenie vlády č.269/2010 Z.z. (§9) klasifikujú dažďové vody z pozemných komunikácií ako vody z povrchového odtoku s obsahom znečisťujúcich škodlivých látok (predovšetkým uhľovodíky ropného pôvodu - NEL, s koncentráciou cca 200mg/l), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu povrchových vôd. Vypúšťanie takýchto vôd do povrchových vôd je možné len cez zariadenia, ktoré zabezpečia zachytávanie plávajúcich aj škodlivých, znečisťujúcich látok. Odvedenie zrážkových vôd z povrchového odtoku je na stavbe diaľnice D3 riešené :

- Prirodzeným odtokom dažďových vôd cez svahy násypov diaľnice do záchytných priekop pozdĺž cestného telesa. Priekopy sú súčasťou cestného telesa objektu 103 a tento spôsob odvodnenia bude využitý v úsekoch km 16,21838 – 16,86838 D3, km 20,280 – 21,350 D3 a km 22,125 – 22,300 D3,
- Diaľničnou kanalizáciou v úsekoch prechodu cez pásma ochrany vodných zdrojov a priľahlých plôch (km (10,550) 11,100 - 16,21838 D3, km 16,86838 - 20,280 D3 km 21,350 - 22,125 D3), stokovým systémom s prečistením vôd v odlučovačoch ropných látok a vyústením do príľahlého recipientu,
- Mostné objekty diaľnice sú odvodnené samostatným potrubným systémom (resp. odvodňovacími žlabmi), ktoré sú súčasťou mostov. Odvodňovací systém mostov bude zaústený do stokovej siete kanalizácie.

Na základe rokovania so správcom toku Kysuca, SVP n. p. je v úseku zmeny DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 možné všetky dažďové vody z mostných objektov odvádzať do Kysuce, odvádzanie dažďových vôd zo zemného telesa je nutné spomaliť pomocou retencie a následne odvieť do Kysuce. Všetky zachytené dažďové vody z vozovky budú prečistené v odlučovačoch ropných látok na hodnotu  $NEL \leq 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$ . Uvažované sú dva ORL, na každej strane súmostia s následným odvodom do recipientu. V zmysle požiadaviek NDS sú všetky odvodňovacie zariadenia diaľnice D3 navrhované s kapacitnou rezervou 25%, ktorá pokrýva aj prípadné klimatické zmeny.

#### Podzemné vody

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach (hĺbenie zárezov a hĺbkové zakladanie mostov). Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení 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. Zmenou výškového vedenia trasy diaľnice v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchové sa vylúčila možnosť ovplyvnenia podzemných vôd realizáciou objektov, ktoré boli nevyhnutné z dôvodu výstavby hĺbeného tunela. Jedná sa najmä o objekt odvedenia vnútorných vôd, hĺbkový pozdĺžny drén, samotný objekt tunela.

#### 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 Radoľa	km 17,100 – 18,275	OP II. stupňa vonkajšia časť
VZ Kysucké Nové Mesto ZVL	km 19,450 – 20,200	OP II. stupňa vnútorná časť
	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 projektovaná 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 povrchovo, 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 oplotením 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 Radoľa 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, ktoré 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*

Záujmové územie sa nachádza v chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy - Javorníky, vyhlásenej zákonom č.305/2018 o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Výstavba cestných komunikácií nespadá do činností, na ktoré sa vzťahuje zákaz podľa ustanovení uvedeného predpisu.

Vplyv prevádzky diaľnice na podzemné vody podobne ako pri povrchových 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. K ohrozeniu kvality podzemných vôd môže dôjsť len v dôsledku vzniku havarijných situácií a vplyvom posypových solí pri zimnej údržbe.

Pre navrhovanú zmenu stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 bol aplikovaný postup podľa § 16a vodného zákona.

V čase spracovania Správy o hodnotení (2017) vydalo VÚVH Stanovisko k primárnemu posúdeniu nového infraštruktúrneho projektu „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3“ podľa čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode; RSV) zo dňa 17.05.2017, ktoré bolo dokladované ako príloha č. 5 SoH. V stanovisku bolo konštatované, že na základe uvedených predpokladov projektovú dokumentáciu daného úseku D3 podľa čl. 4.7 RSV nie je potrebné posudzovať.

*Vzhľadom na stupeň projektovej prípravy, z ktorého vychádzajú závery primárneho posúdenia podľa článku 4.7 RSV (správa o hodnotení EIA), VÚVH požaduje projekt „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ opätovne predložiť na posúdenie najneskôr pred vydaním územného rozhodnutia.*

Zmena výškového vedenia trasy diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchový predstavuje vo vzťahu k povrchovým a podzemným vodám priaznivejšie riešenie a vplyvy sú porovnateľné, alebo miernejšie oproti vplyvom posúdeným v rámci EIA. V ďalšom stupni posudzovania vplyvov je potrebné predložiť celý projekt stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na posúdenie VÚVH.

#### **IV.6 VPLYVY NA PÔDU**

Pri výstavbe priamym negatívnym vplyvom sú trvalé zábery pôd. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému odstráneniu povrchového humusového horizontu, čím sa naruší celkový pedogenetický proces.

Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy diaľnice, pre výstavbu mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek, preložiek a úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice. Pred samotnou výstavbou sa musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskych pôd na základe bilancie skrývky humusového horizontu. Odobratá humusová vrstva pôdy z plôch dočasného a trvalého záberu sa uloží na zemník, po ukončení výstavby sa použije na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch.

Nepriamo negatívne pôsobia na kvalitu pôdy predovšetkým stavebné práce vykonávané pri výstavbe diaľnice. Takéto vplyvy možno očakávať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaním stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu diaľnice, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod.. Okrem toho treba počítať s ohrozovaním chemických vlastností a hygienického stavu pôd

v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a minerálnych olejov, produkcie odpadov, a i..

Zmena celkového záberu pôdy oproti stavu posúdenému v roku 1997 je obtiažne identifikovateľná, nakoľko v správe o hodnotení bol uvedený záber v rámci celého úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto. Celkové zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy sú podrobnejšie popísané v kap.III.2.2.1. Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti. Uvedené sú podľa dokumentácie na stavebné povolenie (Geoconsult, s.r.o., 2011) a spresnené budú až v ďalšom stupni dokumentácie po zapracovaní všetkých zmien v celom úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd v bezprostrednom v okolí diaľnice. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových spodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd.

K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, prípadne iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy. Následky znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska kvality pôdy sú porovnateľné s vplyvmi posudzovanými v EIA.

#### **IV.7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY**

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy sa prejavujú počas výstavby, ako aj prevádzky diaľnice D3. Okrem priamych zásahov, ktoré sa prejavujú v priamej likvidácii drevín a biotopov, bude dochádzať pri stavebných prácach aj k znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou. Významným priamym vplyvom je likvidácia drevín v trase diaľnice a kvôli úprave Kysuce rozsiahly zásah do brehov a dna rieky, zásah a likvidácia biotopov (chránených druhov ichtyofauny) mimo chránené územia. Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe mostných objektov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky diaľnice D3 bude negatívne vplyvať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie terestrických cicavcov, vydry, obojživelníkov a vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, vytvorenie podmienok pre voľnú migráciu pod mostnými objektmi) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov. Taktiež sa vytvoria podmienky pre šírenie ruderalných druhov, nakoľko územia poškodené fragmentáciou sú často obsadzované inváznymi a nepôvodnými druhmi, ktoré sa veľmi expanzívne rozširujú, čím vznikajú nové rastlinné spoločenstvá a nové biotopy. Najmä na lokalitách, akými sú štrkové lavice a brehy rieky Kysuca, kde budú vybudované piliere mostných objektov. Buď budú súčasne biotopy odstránené, alebo budú zavezené materiálom, z ktorého sa budú vytvárať polostrovy, resp. ostrovy pre piliere. Rovnako bude negatívne ovplyvnená flóra a biotopy v území, ktoré tvorí zázemie Vadičovského potoka. Taktiež nadzemné teleso diaľnice bude tieniť a ovplyvňovať na mikroúrovni slnečnú a svetelnú bilanciu.

#### **Požiadavky na výrub drevín**

Výstavba diaľnice D3 v navrhovanom rozsahu si vyžiada výrub drevín na lesných pozemkoch a aj mimo lesných pozemkov. V zábere stavby je sprievodná zeleň ciest, brehové a sprievodné porasty vodných tokov, najmä Kysuce, Vadičovského potoka krajnotvorná zeleň rastúca na poľnohospodársky obrábaných plochách, sprievodná zeleň železnice a pod. Ostatná inventarizácia drevín pre celý úsek

diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto bola vypracovaná v roku 2008 v rámci aktualizácie dokumentácie na stavebné povolenie. V tom čase bolo pre riešený tunelový variant diaľnice inventarizovaných spolu 10 496 ks stromov a 63 295 m<sup>2</sup> krovitých porastov. Vypočítaná spoločenská hodnota drevín, pre ktoré sa vyžadoval súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny bola 98.185 693,- Sk (cca 3.259 167,92,- Eur).

Zmena navrhovanej činnosti v km 16,880 – 19,280 D3 na základe výsledkov inventarizácie drevín (*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, DOPRAVOPROJEKT, a.s. 03/2020*) si celkovo vyžiada výrub 3650 ks stromov a 9900 m<sup>2</sup> krovitého porastu.

Z tohto objemu zelene časť tvorí *cestná zeleň*, na výrub ktorej je potrebné rozhodnutie o súhlase s výrubom cestného správneho orgánu po dohode s orgánom životného prostredia. Súhlas cestného správneho orgánu sa vzťahuje na 96 ks stromov. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná podľa vyhlášky č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov na 48 ks stromov a predstavuje sumu 60 014,38 €. *Vypočítaná spoločenská hodnota drevín v cestnej zeleni má informatívny charakter.*

Výrub drevín v *brehových porastoch* podlieha povoleniu orgánu štátnej vodnej správy. Súhlas orgánu štátnej vodnej správy sa vzťahuje na 2224 ks stromov a 4995 m<sup>2</sup> krovitého porastu. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná podľa vyhlášky č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov na 840 ks stromov a na 4995 m<sup>2</sup> krovitých porastov a predstavuje sumu 1 215 432,04 €. *Vypočítaná spoločenská hodnota drevín v brehových porastoch má informatívny charakter.*

Podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov bolo inventarizovaných spolu 1364 ks stromov a 4905 m<sup>2</sup> krovitého porastu. Súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny s výrubom drevín sa vyžaduje na 366 ks stromov a 4830 m<sup>2</sup> krovitých porastov. Vypočítaná spoločenská hodnota drevín, na ktoré sa vyžaduje súhlas orgánu OPaK predstavuje sumu 479 264,16 €.

*Z uvedeného je zrejmé, že pre celý úsek diaľnice D3 je potrebné vypracovať aktualizáciu inventarizácie drevín rastúcich mimo les, ktorá bude zohľadňovať zmeny vegetácie v priestore a čase (aj z dôvodu, že v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, dočasné napojenie bol uskutočnený výrub na začiatku úseku stavby) a zmeny legislatívy za obdobie od roku 2008.*

#### Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

V rámci aktualizácie DSP stavby diaľnice D3 sa vypracovala Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov (DSP, Geoconsult spol s.r.o., vypracoval Ing. Zvědelík, 10/2007), ktorá v trase stavby v roku 2007 identifikovala biotopy v celkovej spoločenskej hodnote 79.622 536,- Sk (2.642 984,- Eur):

- Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy (91E0\*) – prioritný biotop európskeho významu – záber predstavuje 121 943 m<sup>2</sup>,
- Br2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (3220) – biotop európskeho významu – záber predstavuje 9 150 m<sup>2</sup>
- Kr9 Vřbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu - 35 924 m<sup>2</sup>.

Na území plochy záberu plánovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 neboli nájdené žiadne spoločenstvá, ktoré by svojim vegetačným zložením a veľkosťou plochy mohli byť zaradené medzi biotopy európskeho alebo národného významu.

*Pre celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je potrebné vykonať aktualizáciu inventarizácie biotopov európskeho a biotopov národného významu v súlade s metodikami mapovania lesných a nelesných biotopov (ŠOP SR) a zohľadňujúcu kvantitatívne a kvalitatívne zmeny biotopov v čase.*

#### **Vplyvy na chránené druhy – predmety ochrany v územiach sústavy Natura 2000**

Vplyvy navrhovanej zmeny sú v nasledujúcich kapitolách spracované podľa výsledkov *Primeraného posúdenia vplyvov Zmeny diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km*

16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000 (Príloha č. 7 Správy o hodnotení, doc. RNDr. E. Pauditšová, 05/2017).

Plánovaný úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto priamo nezasiahne do území európskeho významu (SKÚEV), ani do chránených vtáčích území (SKCHVÚ).

V zmysle stanovenej metodiky a zadaných stupňov významnosti vplyvov sú v nasledujúcej tabuľke sumárne vyjadrené predpokladané vplyvy na jednotlivé predmety ochrany európskej sústavy chránených území Natura 2000, ktoré sa nachádzajú v širokom okolí posudzovaného úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. V tabuľke sú uvedené najmä tie predmety ochrany (druhy), ktoré sú vzhľadom na vzdialenosť území od posudzovanej lokality relevantné, t.j. druhy schopné migrovať.

Označenie a názov chráneného územia sústavy Natura 2000	Vplyv na biotopy	Druh	Predpokladaný potenciálny vplyv investičného zámeru	
			Nulový variant	Navrhovaná zmena (Variant 1A)
SKÚEV0256 Strážovské vrchy	0	rys ostrovid	-1	0
		medveď hnedý	-1	0
		vlk dravý	-1	0
		vydra riečna	0	0
		netopiere	-1	-1
		bezstavovce	0	0
		obojživelníky	0	0
		rastliny	0	0
SKÚEV0221 Varínka	0	vydra riečna	0	0
		netopier obyčajný	0	0
		bezstavovce	0	0
		kunka žltobruchá	0	0
SKÚEV0252 Malá Fatra	0	rys ostrovid	-1	0
		medveď hnedý	-1	0
		vlk dravý	-1	0
		vydra riečna	0	0
		netopiere	-1	-1
		bezstavovce	0	0
		obojživelníky	0	0
		rastliny	0	0
SKÚEV0288 Kysucké Beskydy	0	rys ostrovid	-1	0
		medveď hnedý	-1	0
		vlk dravý	-1	0
		vydra riečna	0	0
		netopier obyčajný	0	0
		bezstavovce	0	0
		obojživelníky	0	0
		hraboš tatranský	0	0
		hlaváč bieloplutvý	0	0
		rastliny	0	0
SKÚEV0667 Slnčné skaly	0	netopiere	-1	-1
		poniklec prostredný	0	0
SKCHVÚ028 Strážovské vrchy	0	avifauna	0	-1
SKCHVÚ013 Malá Fatra	0	avifauna	0	-1
SKÚEV0641 Papradnianka	0	vydra riečna	0	0
		kunka žltobruchá	0	0
		hlaváč bieloplutvý	0	0
SKÚEV0642 Javornický hrebeň	0	rys ostrovid	-1	0



Označenie a názov chráneného územia sústavy Natura 2000	Vplyv na biotopy	Druh	Predpokladaný potenciálny vplyv investičného zámeru	
			Nulový variant	Navrhovaná zmena (Variant 1A)
		medveď hnedý	-1	0
		vlk dravý	-1	0
		netopiere	-1	-1
		bezstavovce	0	0
		obojživelníky	0	0
		hlaváč bieloplutvý	0	0
SKÚEV0643 Ráztocké penovcové pramenisko	0	-	0	0
SKÚEV0644 Petrovička	0	vydra riečna	0	0
		hlaváč bieloplutvý	0	0
		kunka žltobruchá	0	0
SKÚEV0647 Bystrické síhly	0	-	0	0
SKÚEV0777 Starobystrické penovcové pramenisko	0	črievičník papučkový	0	0
Počet vyhodnotených miernych negatívnych vplyvov	0	-	16	6
Počet vyhodnotených nulových vplyvov	13	-	34	44

Zdroj: Primeraného posúdenia vplyvov Zmeny diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000 (Príloha č. 7 Správy o hodnotení, doc. RNDr. E. Pauditšová, 05/2017)

Súhrnne je možné konštatovať, že prevažujú nulové vplyvy. V šiestich prípadoch boli vyhodnotené priame mierne negatívne vplyvy, ktoré nevyklúčujú realizáciu investičného zámeru. Mierne negatívne vplyvy boli vyhodnotené za predpokladu, že by dané druhy, ktoré sú predmetom ochrany, migrovali z ich teritórií do územia, ktoré je predmetom posudzovania vplyvov.

V rámci Primeraného posúdenia nebol vyhodnotený vplyv na SKÚEV0834 Ľadonhora. Trasa diaľnice D3 v riešenom úseku nie je v kolízii s daným chráneným územím. Vzhľadom na kritériové druhy, ktorými sú aj veľké šelmy, môže mať trasa diaľnice D3 nepriamy negatívny vplyv najmä v súvislosti s bariérovým pôsobením trasy diaľnice v migračných koridoroch týchto šeliem.

Cieľom **zmierňujúcich opatrení** býva udržať dopad negatívneho vplyvu na úrovni -1 (mierny dopad) alebo menej. Vzhľadom na lokalizáciu posudzovaného územia voči najbližším chráneným územiam patriacim do európskej sústavy chránených území Natura 2000 (vzdialenosť týchto lokalít sa pohybuje od 11 km do viac ako 28 km), a tiež v súvislosti s vyššie uvedenou indikáciou predpokladaných vplyvov (prevažujú nulové vplyvy /0/, v druhom rade mierne negatívne vplyvy /-1/), a aj v súvislosti s hypotetickými predstavami migrácie vybraných živočíchov) nie sú navrhnuté špeciálne zmierňujúce opatrenia.

Na zástupcov avifauny, netopiere a migrujúce šelmy sa akceptujú v súvislosti s možnými negatívnymi dopadmi nasledovné opatrenia:

- označiť mostové konštrukcie križujúce biokoridor rieky Kysuca reflexnými prvkami, ktoré by eliminovali nárazy vtákov do týchto konštrukcií pri prelete ponad rieku,
- pri budovaní protihlukových stien je potrebné použiť taký typ materiálov, aby boli vtákmi jasne spozorovateľné, teda vyhýbať sa transparentným materiálom a v prípade nutnosti ich použitia doplniť protihlukové steny vzorom (napr. striedanie priehľadných a polopriehľadných pásov, siluety dravcov), ktorý zvýši viditeľnosť steny pre vtáky,
- oplotenie diaľnice, aby sa zabránilo stretom živočíchov s automobilmi.

V rámci Primeraného posúdenia boli vyhodnotené kumulatívne vplyvy a vplyvy na integritu území sústavy Natura 2000.

### Kumulatívne vplyvy

Vzhľadom na lokalizáciu investičného zámeru mimo ÚEV a CHVÚ a na vyššie výsledky hodnotenia vplyvov sa v spolupôsobení s inými aktuálne pripravovanými, či realizovanými projektmi neočakáva kumulácia vplyvu na tieto územia. V dotknutom území a jeho bezprostrednom okolí nie sú aktuálne plánované nové investičné projekty, ktoré by zhoršovali kvalitu zložiek ŽP, vrátane biotopov a podmienok pre existenciu určitých druhov organizmov. Posudzovaný úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v od km 16,880 po km 19,280 je lokalizovaný v zastavanom území.

Posudzovaný úsek diaľnice D3 sa napája na úseky diaľnice, ktoré vedú mimo zastavaného územia lokalitami, kde je relevantnosť posudzovania vplyvov na územia sústavy Natura 2000 (vrátane kumulovaných vplyvov) relevantná, a to **najmä z pohľadu migrácie veľkých šeliem**. Výstavba a prevádzka diaľnice v úseku od km 16,880 po km 19,280 nebude mať na veľké šelmy (rys, vlk, medveď) významný vplyv, keďže ide o intravilán Kysuckého Nového Mesta a príľahlej obce Radoľa, kde sa tieto druhy ani v súčasnosti nevyskytujú. Výskyt šeliem bol potvrdený pracovníkmi ŠOP SR **nad a pod hodnoteným úsekom**. Negatívny vplyv na migráciu šeliem bude mať diaľnica D3 mimo posudzovaného úseku, v širšom okolí (severne aj južne od Kysuckého Nového Mesta), na miestach, kde bude cesta križovať terestrické biokoridory nadregionálneho významu mimo zastavaného územia. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územiaми európskeho významu, vyhlásených práve na ochranu veľkých šeliem. Výstavba nových úsekov diaľnice D3 (úseky nad a pod Kysuckým Novým Mestom) a rýchlostnej cesty R5 spôsobí rozšírenie dopravného koridoru na úkor biotopov chránených živočíchov a vytvorí v niektorých úsekoch pre vyššie cicavce (šelmy) migračnú bariéru.

Identifikované trasy migračných koridorov je nutné chrániť pred zástavbou a zachovávať, prípadne dosadiť vhodný vegetačný porast, ktorý zabezpečí lepšiu prepojenosť cez nivu rieky Kysuca. Samotná výstavba predmetného úseku diaľnice D3 (od km 16,880 po km 19,280), ruch a neustály pohyb ľudí bude pôsobiť rušivo na väčšinu živočíchov v okolí.

V území je urgentná potreba výskumu migračných trás veľkých šeliem z oblasti Malej Fatry a Kysúc a následne do Českej republiky a do Poľska. Pre výrazne urbanizované územie je o to väčšia potreba zabezpečiť migračné trasy medzi regiónmi (ŠOP SR, Hrdý in verb, Hnutí Dúha ČR).

Kumulatívne vplyvy súvisiace s výstavbou diaľnice D3 v úseku od km 16,880 po km 19,280 a s budovaním **rýchlostnej cesty R5** sa nepredpokladajú, a to ani v súvislosti s celou diaľnicou D3, t.j. nad a pod týmto riešeným úsekom. Dopady na biotopy a na druhy (vrátane prioritných biotopov a prioritných druhov), ktoré sú predmetom ochrany v územiach európskeho významu alebo v chránených vtáčích územiach, vyplývajúce z výstavby a prevádzky diaľnice D3 v okrese Kysucké Nové Mesto a v susedných okresoch, nepredstavujú takú intenzitu, pre ktorú by nebolo možné projekt realizovať.

Posudzovaný úsek diaľnice D3 sa nachádza viac ako 15 km od rýchlostnej cesty R5. Vzhľadom na túto vzdialenosť sa nepredpokladá, že by oba investičné zámery kumulovane negatívne pôsobili na rovnaké druhy živočíchov a ich biotopy. V posudzovanom území nie sú plánované nové, rozsahom významné činnosti, ktoré by ovplyvnili kvalitu životného prostredia v zmysle kumulovaných vplyvov.

### Integrita územia Natura 2000

Významné vplyvy na celistvosť (integritu) lokalít sústavy Natura 2000 nie sú v predpisoch EÚ definované. V rámci členských štátov EÚ existuje konsenzus v tom, že významný vplyv na integritu lokality nastáva vtedy, ak je preukázaný významný negatívny súhrnný záver o vplyve hodnoteného zámeru na jeden z jeho predmetov ochrany. Takýto vplyv nebol v rámci primeraného posúdenia vyhodnotený.

Ako už bolo uvedené, pre väčšinu predmetov ochrany dôjde pri zmene diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto k nulovému, prípadne k mierne negatívnemu vplyvu. V ani jednom prípade nie je konštatované, že sa očakáva významný negatívny vplyv, na základe ktorého by bola ohrozená integrita územia sústavy Natura 2000, a teda by sa realizácia zámeru (projektu) neodporúčala.

**Vplyvy na významné migračné koridory zveri**

Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020) identifikovala v sledovanom území dôležité migračné profily kategórie živočíchov A a B: „Povina“, „Kysucké Nové Mesto“, „Oškerda“ a „Kysucká brána“.

Migračný profil „Povina“ sa nachádza v mieste biokoridoru nadregionálneho významu NrBk 3c - prepojenie Veľký Javorník – Kysucké Beskydy. Trasu diaľnice D3 pretína v km 20,600 – 22,100 D3. 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. Napomáhajúce prvky sa v blízkosti profilu nachádzajú z oboch strán, pričom zo západnej strany profilu je bezlesie o šírke cca 500m, ktoré je však doplnené líniovou zeleňou pozdĺž Podhájskeho potoka. Synergickým bariérovým efektom pôsobí železničná trať a cesta I/11. Najmä cesta I/11 s intenzívnou dopravou tvorí v súčasnosti významnú bariéru. Z ďalších obmedzujúcich prvkov sa z juhu objavuje zástavba (záhrady), ktorá západne od železnice tvorí súvislý pás a funkčne znižuje šírku celého koridoru. Na prevedenie migračného koridoru slúžia migračné objekty SO 201 Most na D3 v km 21,339 a SO 202 Most na D3 v km 22,050. Na komunikácii sa v blízkosti hodnoteného profilu nenachádzajú žiadne objekty, pomocou ktorých by mohla byť zaistená dostatočná migračná priestupnosť komunikácie pre kategórie živočíchov A a B.

Pri migračnom profile „Kysucké Nové Mesto“ sa jedná o prepojenie niekoľkých terestrických biokoridorov prostredníctvom hydrického nadregionálneho biokoridoru NRBk II Kysuca – Čierňanka. Trasa diaľnice je vedená v tesnom súbehu s týmto koridorom v km 16,900 – 19,000 D3. Zaznamenané tu boli migrácie živočíchov severným aj južným smerom pozdĺž brehových porastov Kysuce, ktoré poskytujú vhodné podmienky pre migráciu veľkých aj stredných cicavcov. Profil odráža prepojenie jednotlivých častí krajiny a z hľadiska migrácií má lokálny význam. Napomáhajúce prvky sa v blízkosti profilu nachádzajú iba súběžne so samotným profilom a pokračujú v južnom aj severnom smere. Synergickým bariérovým efektom pôsobí najmä cesta I/11 s intenzívnou dopravou. Vysoko obmedzujúcim prvkom je zástavba Kysuckého Nového Mesta, Budatínskej Lehoty a Radole. Na prevedenie migračného koridoru slúžia mostné objekty v danom úseku. Mostné objekty (SO 233, SO 237) majú dostatočný technický migračný potenciál pre prevedenie migračného tlaku oboch kategórií živočíchov A aj B. Vzhľadom na nízky ekologický migračný potenciál však profil nepredstavuje významné prepojenie fragmentovaných častí krajiny.

Migračný profil „Oškerda“ je koridor vedený ako prvok ÚSES v rámci územného plánu Kysuckého Nového Mesta ako „migračný koridor veľkých šeliem“. Trasa diaľnice D3 križuje tento profil v úseku km 14,900 – 16,000 D3. Podľa vlastného terénneho prieskumu je však tento profil v súčasnosti problematický iba na ceste I/11, kde sa živočichy dostávajú do tesnej blízkosti telesa cesty a môžu vzniknúť kolízne situácie. Napomáhajúce prvky sa v blízkosti profilu nachádzajú iba z východnej strany, pričom zo západnej strany profilu je zástavba s medzerou o šírke cca 500m. Vo východnej časti je široké bezlesie a napomáhajúce prvky začínajú až cca 1,5 km od profilu. Synergickým bariérovým efektom pôsobí železničná trať a cesta I/11. Najmä cesta I/11 s intenzívnou dopravou tvorí v súčasnosti významnú bariéru. Z ďalších obmedzujúcich prvkov je výrazná najmä zástavba Kysuckého Nového Mesta, Oškerdy, Rudinky a Rudiny. Na prevedenie migračného profilu slúži objekt SO 230 Most na D3 v km 15,000 nad Kysucou. SO 230 má dostatočný technický migračný potenciál pre prevedenie migračného tlaku oboch kategórií živočíchov A aj B. Vzhľadom na nízky ekologický migračný potenciál však profil nepredstavuje významné prepojenie fragmentovaných častí krajiny.

Migračný profil „Kysucká brána“ sa nachádza na spojnici medzi územiaми tvoriacimi nadregionálne biocentrum NrBc2 Ľadonhora - Brodnianka. Trasa diaľnice D3 vedie týmto územím v km 13,100 – 14,00 D3. V Kysuckej Bráne sa časti biocentra dostávajú tak blízko k sebe, že ich nespája biokoridor, ale dotýkajú sa. 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.

Synergickým bariérovým efektom pôsobí železničná trať a cesta I/11. Najmä cesta I/11 s intenzívnou dopravou tvorí v súčasnosti významnú bariéru a aj po jej prekládke bude synergicky pôsobiť ako obmedzujúci prvok. Železničná trať bude prechádzať popod D3 a funkčne tak zníži šírku migračného priestoru. Obmedzujúcim prvkom a rušivým vplyvom zároveň, je aj zástavba obcí severne aj južne od profilu (obce Rudinka, Brodno, Vranie). Na prevedenie migračného profilu slúžia objekty SO 228 Most na D3 v km 13,540 nad ŽSR a pozdĺž Kysuce, priepust km 14,132 DN 600, priepust km 14,243 DN 900. Pomocou objektu (SO 228) by mohla byť zaistená dostatočná migračná priestupnosť profilu pre kategórie živočíchov A a B, avšak tento objekt v súčasnom riešení nie je dostatočne funkčný, kvôli obmedzujúcim prvkom v okolí a síce kvôli synergii bariérového účinku železničnej trate a cesty I/11. Preto je potrebné zabezpečiť opatrenia na ochranu migrácií v tomto profile.

Migračný profil „Sihot“ bol identifikovaný na privádzači Kysucké Nové Mesto, ktorý je riešený ako samostatná stavba. Samotný profil je lokalizovaný v km 0,214 – 0,390 privádzača. Napomáhajúce prvky sa v blízkosti profilu nachádzajú iba súbežne so samotným profilom a pokračujú v južnom aj severnom smere. Synergickým bariérovým efektom pôsobí najmä cesta I/11 s intenzívnou dopravou. Vysoko obmedzujúcim prvkom je zástavba Kysuckého Nového Mesta, Rudiny, Oškerdy a Radole. Na prevedenie migračného koridoru je navrhnutý objekt SO 231 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou, ktorý má dostatočný technický migračný potenciál pre prevedenie migračného tlaku oboch kategórií živočíchov A aj B. Vzhľadom na nízky ekologický migračný potenciál však profil nepredstavuje významné prepojenie fragmentovaných častí krajiny.

#### Migračné profily kategórie živočíchov C:

Kategória živočíchov C sú živočíchy, ktoré sú do veľkej miery adaptované na antropogénne vplyvy a migračné profily sú potenciálne v celej dĺžke navrhovaného úseku D3. Špecifickými druhmi kategórie C sú vydra riečna a bobor eurázijský. 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“. 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.

#### Migračné profily kategórie živočíchov D:

Kategória D obsahuje živočíchy, ktoré sa spravidla premiestňujú (migrujú) na krátke vzdialenosti a zároveň sú viazané na vodné prostredie. 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 Celý úsek D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, tak neobsahuje ani jeden migračný profil tejto kategórie živočíchov.

#### Migračné profily kategórie živočíchov F:

Migračné profily kategórie F boli identifikované na každom premostení rieky Kysuca. V tomto prípade sa jedná o štyri migračné profily križujúce rieku Kysuca.

- v km 15,000 kde D3 mostom SO 230 prekonáva rieku Kysuca.
- v km 18,073 kde D3 mostom prechádza súbežne a tiež prekonáva rieku Kysuca.
- v km 19,757 kde most SO 238 zhodne prekonáva rieku Kysuca aj diaľnicu D3.
- v km 22,050 kde D3 mostom SO 202 prekonáva rieku Kysuca.

Po identifikovaní migračných profilov a ich vyhodnotení Migračná štúdia konštatovala, že súčasný stav veľkosti a pozície migračných objektov nespĺňa dostatočné parametre pre zabezpečenie migračnej priepustnosti územia a ochranu migrácie fauny. Migračná štúdia preto navrhla rad všeobecných a aj špeciálnych opatrení na zabezpečenie ochrany migrácie živočíchov, ktoré je potrebné aplikovať pri návrhu technického riešenia stavby. Jedná sa vo všeobecnosti o priepusty cez drobné vodné toky, vhodné riešenie preložiek vodných tokov, oplotenie diaľnice, vhodne navrhnuté vegetačné úpravy, ochrana migračného priestoru v podchodoch a na nadchodoch.

#### Opatrenia na ochranu migrácií živočíchov kategórie A a B

##### *Migračný profil „Povina“*

- úprava migračného objektu SO 201 Most na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 D3
- úprava migračného objektu SO 202 Most na D3 nad Kysucou v km 22,049 D3
- inteligentné dopravné značenie na ceste I/11 s výstrahou pozor zver v km 431,230 – 430,040 cesty I/11
- nový migračný objekt (ekodukt) v km 430,860 cesty I/11 – v prípade nedostatočnej funkčnosti inteligentného výstražného dopravného značenia
- oplotenie cesty I/11 v km 431,920 – 430,040 cesty I/11– v prípade výstavby ekoduktu na I/11

##### *Migračný profil „Kysucké Nové Mesto“*

- obojstranné oplotenie diaľnice D3

##### *Migračný profil „Oškerda“*

- obojstranné oplotenie diaľnice D3

##### *Migračný profil „Kysucká brána“*

- predĺženie mostu SO 228 na D3 južným smerom aspoň po km 13,200
- umiestnenie ekoduktu ponad preložku cesty I/11 a železnicu so stredovou šírkou aspoň 80 m optimálne približne na úrovni km 13,250 D3
- oplotenie cesty I/11 so železnicou od km cca 12,500 – 14,400 alebo oplotenie migračného priestoru medzi ekoduktom a SO 228 z južnej strany.

#### Opatrenia na ochranu migrácií živočíchov kategórie C

Celková priepustnosť plánovanej diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto z hľadiska živočíchov kategórie C je dostatočná. Kvôli ochrane na vodu viazaných živočíchov v tejto kategórii, boli identifikované migračné profily významné pre vydru riečnu (*Lutra lutra*) v celkovom počte 5. Podľa dostupných technických podkladov (DSP 2011), každý z týchto identifikovaných migračných profilov obsahuje migračný objekt, ktorý má zabezpečenú „suchú cestu“ pre migráciu vydry. Dôležité je taktiež realizovanie vhodného oplotenia správneho typu a prevedenia. Vo vzťahu k vydre je dôležité umiestniť obojstranné oplotenie aj na úseku privádzača Kysucké Nové Mesto a to od mosta SO 231 po km 0,830 (okružná križovatka).

Opatrenia na ochranu migrácií živočíchov kategórie D sa nenavrhujú.

#### Opatrenia na ochranu migrácií živočíchov kategórie F

Je potrebné realizovať zábrany proti vtákom (netopierom) vysoké 4m obojstranne a to v nasledujúcich úsekoch:

- na objekte SO 238 Most na ceste III/2053 v km 0,189 nad Kysucou a D3
- na objekte SO 202 Most na D3 nad riekou Kysuca v km 22,049

Pri splnení opatrení navrhnutých v migračnej štúdii bude tento úsek diaľnice D3 zachovávať priepustnosť migračnej bariéry pre všetky tu hodnotené kategórie živočíchov a zároveň bude zabezpečená ochrana fauny a tiež bezpečnosť cestnej premávky.

*Vplyvy navrhovanej činnosti na predmetné chránené druhy boli v Primeranom posúdení vyhodnotené ako nulové až mierne negatívne. V technickom riešení zmeny navrhovanej činnosti v km 16,880 – 19,280 D3 boli aplikované odporúčania a požiadavky vyplývajúce zo Záverečného stanoviska MŽP SR na ochranu bioty. V ďalšej etape je potrebné vykonať aktualizáciu primeraného posúdenia, ktoré bude zohľadňovať aj územia, ktoré pribudli do sústavy Natura 2000 v rámci doplnenia (tzv. etapy C a prípadne aj etapy C+) a výsledky vypracovaných migračných štúdií pre celý úsek stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto .*

#### **IV.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 chránených 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 predovšetkým poľnohospodárskou a inou antropogénnou činnosťou. Údolie Kysuce je na viacerých miestach zarastané zmladenými drevinami a náletmi, ale aj expanzívne sa šíriacimi burinami a inváznymi nepôvodnými rastlinami. Významným zásahom do krajiny je súvisiaca úprava rieky Kysuca z dôvodu zmenšenia inundačného územia rieky trasou diaľnice D3.

V lokalite zmeny v km 16,880 – 19,280 v Kysuckom Novom Meste estakádne vedenie diaľnice nepredstavuje pre obyvateľstvo dotknutých obcí najpriaznivejšie riešenie z hľadiska vizuálneho vnímania, nakoľko im v tesnej blízkosti vyrastie výrazná dominanta. Najnepriaznivejšia situácia v tomto smere bude v zóne domov postavených pozdĺž cesty I/11 v úseku Radole a Budatínskej Lehoty. Taktiež nadzemné teleso diaľnice bude tieniť a ovplyvňovať na mikroúrovni slnečnú a svetelnú bilanciu, čo negatívne ovplyvní okolitú krajinu.

Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné okrem vegetačných úprav zmierniť aj atraktívnym architektonickým riešením. Kvalitné výtvarné riešenie diaľnice a zariadení na nej umiestnených, môže pozitívne ovplyvniť estetickú hodnotu okolitej krajiny, preto bude potrebné tvarovému, farebnému a materiállovému riešeniu jednotlivých prvkov diaľnice venovať náležitú pozornosť.

Kvantifikácia vplyvov na scenériu krajiny je veľmi špecifická a subjektívna, a preto každý človek môže mať na ňu vlastný pohľad a názor.

*Vplyv zmeny navrhovanej činnosti v technickom riešení diaľnice D3 na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny, možno hodnotiť ako porovnateľný s pôvodne posudzovaným riešením.*

#### **IV.9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA**

Trasa diaľnice je v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov vedená väčšinou v území v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR.

V území boli identifikované tieto stretы navrhovanej **diaľnice D3** s chránenými územiaми, 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 20 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/2095.

Vplyvy počas výstavby sa predpokladajú minimálne - hluková záťaž veľmi malej intenzity. Počas prevádzky možno očakávať bariérový efekt smerom k vrchu Brodnianka.

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

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 350 m od chráneného územia a 320 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 320 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma.

Vplyvy počas výstavby sa nepredpokladajú. Počas prevádzky možno očakávať 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 100 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca do 20 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/2095. Čo sa týka časti územia na ľavom brehu rieky Kysuca, diaľnica D3 (v km 14,00) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia.

Vplyvy diaľnice počas výstavby sa nepredpokladajú. Počas prevádzky sa očakáva bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP sa predpokladá 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 územiaми, resp. ich ochrannými pásmami:

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

Preložka cesty I/11 vedie západne od PP (časti lokalizovanej na ľavom brehu Kysuce) paralelne s trasou D3. Trasa preložky je v tomto úseku vedená rovnako ako v pôvodnej trase posudzovanej v správe o hodnotení. **Navrhovanou stavbou preložky cesty I/11 dochádza k zásahu do chráneného územia s 5. stupňom ochrany a OP s 3. stupňom ochrany v zmysle zákona č.543/2002 Z.z. Výstavba** si vyžiada mimoriadne citlivý prístup, aby nedošlo k priamym zásahom do predmetu ochrany a bol naďalej zabezpečený prístup k územiu.

Počas prevádzky sa očakáva bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP sa predpokladá len vplyv imisií s možným veľmi malým dopadom na chránený geologický odkryv.

#### **Vplyvy na územia Natura 2000**

V blízkosti navrhovanej stavby diaľnice D3 sa územia sústavy Natura 2000 nenachádzajú. Najbližšie položené územie Natura 2000 je územie európskeho významu SKÚEV0834 Ľadonhora lokalizované cca 2,5 km východne od trasy diaľnice D3 (na úrovni mesta Kysucké Nové Mesto). Vplyvy na územia Natura 2000, tzv. „Primerané posúdenie“ bolo vypracované ako súčasť Správy o hodnotení vplyvov úseku zmeny diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km 16,880 – 19,280 D3 v roku 2017 (E. Paudišová, 05/2017). Vplyvy na predmety ochrany v týchto chránených územiach sú popísané v časti IV.7.

Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma sú porovnateľné s vplyvmi identifikovanými v rámci EIA (1997) a EIA pre úsek zmeny DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 (2017). Vplyvy na územia siete Natura 2000 v čase spracovania pôvodnej EIA neboli, z pochopiteľných dôvodov, vyhodnotené.

#### **IV.10 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.

#### **Nadregionálny biokoridor rieka Kysuca, genofondová lokalita Kysuca (ZA 7)**

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto pretína NRBK Kysuca v km 15,0 (SO 230), 17,2 (SO 233), 18,9 (SO 237) a 22,049 (SO 202) 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 (SO 231 a 232) v km 19,7 D3 na ceste III/2053. Priamych zásahov do GL v súvislosti s realizáciou výstavby diaľnice sa týkajú aj úpravy koryta a brehov toku Kysuce.

Vplyvy počas výstavby sa týkajú hlavne priamych zásahov do vodného toku pri výstavbe mostných objektov a vyústení kanalizácie do vodných tokov. Nový zásah v porovnaní s pôvodným návrhom diaľnice predstavujú vyvolané investície – akými sú rozsiahle 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.

Počas prevádzky – obojstrannou úpravou brehov a výrubom brehových porastov rieky Kysuca dôjde k obmedzeniu funkcií biokoridoru .

#### **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, čím dochádza k fragmentácii samotného biocentra, ktoré je významným refúgiom aj veľkých šeliem.

Vplyvy počas výstavby

Diaľnica vedie naprieč biocentrom medzi PR Rochovica a PR Brodnianka. V km 13,500 je riešený most nad ŽSR (SO 228), 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.

Počas prevádzky sa predpokladá 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.

Počas výstavby bude významný vplyv hluku na biotu počas stavebných prác. Počas prevádzky sa môže prejavovať bariérový efekt medzi oboma lokalitami predĺžený o novú šírku komunikácie a závislý od intenzity dopravy.

#### **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. Do GL zasahuje aj objektom úpravy Kysuce (SO 362 S4) a úpravou potoka Neslušanka.

Vplyvy počas výstavby diaľnica zasiahne do brehových ekosystémov v alúviu Kysuce (lúčny biotop v sukcesnom štádiu zrástajú 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. Počas prevádzky oproti súčasnému stavu sa očakáva väčšia hluková a imisná 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. Počas výstavby dôjde na týchto menších vodných tokoch k výrubu drevín v brehových porastoch a v mieste premostenia alebo úpravy k zmene podmienok, čo bude mať vplyv na kvalitu biotopov. Citlivo zrealizovanými úpravami korýt uvedených potokov sa nepredpokladá zhoršenie ich biokoridorových funkcií.

Vplyvy na prvky ÚSES sú porovnateľné s vplyvmi identifikovanými v EIA.

### **IV.11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME**

Významný vplyv na urbánny 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.



### **Vplyvy na priemyselnú výrobu**

Významným pozitívnym vplyvom stavby diaľnice na priemyselnú výrobu vo všeobecnosti je vytvorenie podmienok pre priaznivejšie napojenie a rýchlejšiu distribúciu materiálov a výrobkov z a do priemyselných podnikov v celom regióne. Realizáciou navrhovanej činnosti sa vytvoria optimálne podmienky pre skvalitnenie dopravných pomerov v území, čo sa sekundárne prejaví v rozvoji nových ekonomických aktivít. Hospodársky rozvoj územia je závislý aj od kvalitnej dopravnej infraštruktúry.

Trasa diaľnice D3 sa vyhýba 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.

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 príslušné živičné plochy.

*Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na priemyselnú výrobu možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.*

### **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 sa očakáva najmä počas výstavby diaľnice pri samotných úpravách jej koryta. Stavebný ruch a vibrácie pravdepodobne znemožnia prevádzkovanie športového rybolovu v dotknutých úsekoch.

### **Vplyvy na dopravu**

#### Počas výstavby

Stavba je prístupná z jestvujúceho systému komunikácií z cesty I/11, III/2095, III/2052, III/2053, III/2054. K prístupu na stavenisko bude nutné vybudovať prístupové komunikácie SO 823, 824, 825, 826, 828, 829, 833 a 835 a tiež spevnenie jestvujúcich komunikácií SO 161 a 162.

Dopravu na ceste I/11 a III/2095 bude nutné počas výstavby prekladať a zabezpečiť dočasným dopravným značením.

Jestvujúce poľné cesty prerušené stavbou diaľnice D3 sa upraví alebo preložia do novej polohy. Prístup na pozemky bude v plnej miere zabezpečený.

V súvislosti s výstavbou diaľnice a súvisiacich objektov dochádza k súbehu cesty I/11 so železničnou traťou a k dvom mimoúrovňovým križovaniam železničnej trate v žkm 252,655 z c. I/11 a v žkm 254,625 s D3. Tieto súbehy a križovania si vyžadujú úpravu niektorých železničných zariadení (preložky inžinierskych sietí, úpravu trakčného vedenia). Počas úprav dôjde k obmedzeniu železničnej prevádzky v medzistaničnom úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto. Realizácia mostných objektov nad železničnou traťou a tiež odstránenie jestvujúceho cestného objektu v žkm 254,625 si vyžiada obmedzenie žel. dopravy (výluky).

#### Počas prevádzky

Ovplyvnenie dopravných pomerov oblasti najlepšie dokumentuje porovnanie prognózy intenzity dopravy v nulovom stave (t.j. ak by sa diaľnica D3 v danom úseku nezrealizovala) a intenzity s predpokladanou výstavbou D3. Dopravná prognóza bola spracovaná pre súčasný stav (2019) a pre prognózované horizonty 2026, 2036, 2041 a 2046.

Dopravná prognóza pre stav s projektom dokladuje predpokladaný vývoj intenzity dopravy v situácii, kedy by sa prerozdělila na navrhovaných dopravných napojeniach medzi diaľnicu D3 a existujúcu cestnú sieť.

### Nulový stav

Dopravná prognóza pre nulový stav dokumentuje predpokladaný vývoj intenzity dopravy na takej cestnej sieti, ktorá má byť v realizácii do roku 2026, ale bez investícií posudzovaných v predkladanej dokumentácii. To znamená taký scenár vývoja, kedy pripravovaná investícia vo forme diaľnice D3 nebude postavená a uvedená do prevádzky. Výhľadové dopravné zaťaženie je realizované po existujúcej cestnej sieti. Dopravná prognóza bola spracovaná pre roky 2026, 2036, 2041 a 2046.

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené intenzity dopravy na existujúcej cestnej sieti:

Cesta	od	do	2026 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	10770	3483	14253
I/11	Oškerda	Radoľa	10771	3439	14210
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10771	3439	14210
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	7723	2717	10440
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	10301	2409	12710
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	10796	3322	14118
I/11	Oškerda	Radoľa	10096	3290	13386
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10096	3290	13386
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	5390	2613	8003
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	9768	2324	12092
Cesta	od	do	2036 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	10948	3564	14512
I/11	Oškerda	Radoľa	10949	3520	14469
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10949	3520	14469
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	7897	2784	10681
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	10557	2469	13026
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	10931	3401	14332
I/11	Oškerda	Radoľa	10210	3368	13578
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10210	3368	13578
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	5506	2678	8184
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	10014	2384	12398
Cesta	od	do	2041 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	11193	3626	14819
I/11	Oškerda	Radoľa	11196	3581	14777
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	11196	3581	14777
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	8210	2838	11048
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	10991	2521	13512
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	11309	3460	14769
I/11	Oškerda	Radoľa	10562	3427	13989
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10562	3427	13989
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	5709	2730	8439
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	10415	2433	12848
Cesta	od	do	2046 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	11399	3679	15078
I/11	Oškerda	Radoľa	11409	3633	15042

I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	11409	3633	15042
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	8360	2883	11243
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	11191	2563	13754
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	11597	3513	15110
I/11	Oškerda	Radoľa	10830	3480	14310
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	10830	3480	14310
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	5826	2776	8602

V prípade, že by nebola realizovaná navrhovaná investícia, doprava by bola realizovaná po existujúcej cestnej sieti. Posúdenie bolo vykonané pre výhľadové obdobie roky 2026, 2036, 2041 a 2046. Z predchádzajúcich tabuliek vyplýva, že už v roku 2026 bude cez Kysucké Nové Mesto len v úseku od začiatku intravilánu po križovatku s cestou III/2052 a III/2054 prechádzať v oboch smeroch 27596 vozidiel, z toho 6729 ťažkých nákladných vozidiel (24,4%). V ďalších rokoch bude intenzita dopravy narastať.

V nasledujúcich tabuľkách je uvedené kapacitné posúdenie komunikačnej siete 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 posúdenia komunikačnej siete vyplýva, že posudzované úseky nebudú vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre výhľadové obdobie. Dopravný prúd je nestabilný.

#### Stav s realizáciou navrhovanej investície

Prognóza dopravy pre navrhovanú trasu diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto bola prerozdelená medzi trasu diaľnice D3 a existujúce komunikácie. Nová trasa diaľnice D3 je navrhovaná v kategórii D 24,5/80. Dopravná prognóza bola spracovaná pre roky 2026, 2036, 2041 a 2046.

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené intenzity dopravy na dotknutej cestnej sieti:

Cesta	od	do	2026 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4126	656	4782
I/11	Oškerda	Radoľa	4491	637	5128
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	4777	371	5148
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	1641	253	1894
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	3940	203	4143
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>10218</b>	<b>3607</b>	<b>13825</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>6361</b>	<b>2484</b>	<b>8845</b>
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4022	758	4780
I/11	Oškerda	Radoľa	3686	750	4436
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	3856	306	4162
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	837	194	1031
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4152	164	4316
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>10688</b>	<b>3346</b>	<b>14034</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>5617</b>	<b>2439</b>	<b>8056</b>
Cesta	od	do	2036 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4207	670	4877
I/11	Oškerda	Radoľa	4586	651	5237
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	4875	378	5253
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	1986	326	2312
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4039	207	4246

<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>10538</b>	<b>3691</b>	<b>14229</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>6518</b>	<b>2547</b>	<b>9065</b>
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4153	774	4927
I/11	Oškerda	Radoľa	3810	766	4576
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	3973	312	4285
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	856	198	1054
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4269	167	4436
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>10858</b>	<b>3424</b>	<b>14282</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>5745</b>	<b>2501</b>	<b>8246</b>
Cesta	od	do	2041 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4380	678	5058
I/11	Oškerda	Radoľa	4773	658	5431
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	5077	382	5459
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	1770	261	2031
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4250	209	4459
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>10921</b>	<b>3753</b>	<b>14674</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>6741</b>	<b>2599</b>	<b>9340</b>
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4356	778	5134
I/11	Oškerda	Radoľa	3999	770	4769
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	4171	308	4479
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	904	200	1104
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4478	169	4647
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>11169</b>	<b>3486</b>	<b>14655</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>5937</b>	<b>2551</b>	<b>8488</b>
Cesta	od	do	2046 (voz/24h)		
			OA	NA	Spolu
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4523	674	5197
I/11	Oškerda	Radoľa	4938	654	5592
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	5250	368	5618
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	1836	263	2099
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4439	211	4650
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>11178</b>	<b>3817</b>	<b>14995</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>6852</b>	<b>2642</b>	<b>9494</b>
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	4574	789	5363
I/11	Oškerda	Radoľa	4212	781	4993
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno					
I/11	Kysucké Nové Mesto – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	4384	312	4696
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	941	202	1143
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	4690	170	4860
<b>D3</b>	<b>Žilina, Brodno</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>11381</b>	<b>3537</b>	<b>14918</b>
<b>D3</b>	<b>Kysucké Nové Mesto</b>	<b>Kysucký Lieskovec</b>	<b>6057</b>	<b>2596</b>	<b>8653</b>

V prípade, že sa navrhovaná investícia zrealizuje, prevezme diaľnica D3 najväčší podiel dopravy. Na ceste I/11 ostane doprava, ktorá bude predstavovať (napríklad v roku 2026 úseku KNM– intravilán, začiatok až intravilán, križ. s III/2052 a III/2054 ) cca 33% objemu dopravy bez realizácie diaľnice D3. Intenzita dopravy aj na vybudovaných úsekoch bude postupne narastať.

Diaľnica D3 bola posudzovaná v kategórii D 24,5/80. Posúdenie bolo vykonané pre výhľadové obdobie roky 2026, 2036, 2041 a 2046.

V nasledujúcej tabuľke je uvedené kapacitné posúdenie navrhovanej diaľnice D3:

Cesta	od	do	Funkčná úroveň (-)			
			2026	2036	2041	2046
v smere Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto						
D3	Žilina, Brodno	Kysucké Nové Mesto	B	B	B	B
	Kysucké Nové Mesto	Kysucký Lieskovec	A	A	A	A
v smere Kysucké Nové Mesto – Žilina, Brodno						
D3	Žilina, Brodno	Kysucké Nové Mesto	B	B	B	B
	Kysucké Nové Mesto	Kysucký Lieskovec	A	A	A	A

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že posudzované úseky diaľnice D3 budú kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných úsekov reprezentuje voľný dopravný prúd.

Kapacitne bola posúdená aj existujúca komunikačná sieť cesta I/11.

V nasledujúcich tabuľkách je uvedené kapacitné posúdenie komunikačnej siete pre stav s realizáciou investície:

Cesta	od	do	2026	2036	2041	2046
extravilán			Funkčná úroveň (-)			
I/11	Žilina, Brodno	Oškerda	C	D	D	D
I/11	Oškerda	Radoľa	C	C	C	D
I/11	Radoľa	Kysucký Lieskovec	C	C	C	C
intravilán			Rezerva kapacity (voz/h)			
I/11	KNM – intravilán, začiatok	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	-242	-259	-302	-338
I/11	KNM – intravilán, križ. s III/2052 a III/2054	Kysucké Nové Mesto – intravilán, koniec	481	434	462	455

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca cestná sieť bude kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných úsekov reprezentuje stabilný dopravný prúd. Presiahnutá kapacita komunikácie je len na intravilánovom úseku smerom od Žiliny po križovatku ciest I/11, III/2052 a III/2054.

Kapacitné posúdenie bolo vykonané pre:

- ✓ Nulový stav – z výsledkov posúdenia vyplynulo, že **cesta I/11** kapacitne nevyhovuje pre výhľadové obdobie. Hodnota funkčnej úrovne je F, čo predstavuje nestabilný dopravný prúd.
- ✓ Stav s realizáciou diaľnice D3 – z výsledkov posúdenia vyplynulo, že **diaľnica D3** bola posúdená v kategórii D 24,5/80 a bude kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu aj vo výhľadovom roku 2046. Hodnota stupňa kvality predstavuje stupeň B, čo znamená stabilný dopravný prúd. **Cesta I/11** kapacitne vyhovuje pre výhľadové obdobie s hodnotou funkčnej úrovne D, čo predstavuje ešte voľný dopravný prúd aj napriek jeho vyššej hustote. Presiahnutá kapacita komunikácie je len na intravilánovom úseku smerom od Žiliny po križovatku ciest I/11, III/2052 a III/2054.

Z výsledkov posúdenia možno konštatovať, že posudzované úseky diaľnice D3 kategórie D 24,5/80, ako aj posudzovaná existujúca komunikačná sieť, budú kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu, okrem jedného intravilánového úseku cesty I/11. Vybudovanie diaľnice D3 prinesie pre okolité obce bezpečnejšie dopravné riešenie a vytvorí sa komfortné spojenie medzi Slovenskom a susedným Poľskom.

Realizácia navrhovanej činnosti bude mať priaznivý vplyv na bezpečnosť a plynulosť dopravy v dotknutom území. Vplyvy zmeny na dopravu počas prevádzky sú porovnateľné s vplyvmi identifikovanými v EIA.

#### **IV.12 VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY**

Trasa navrhovanej stavby nie je v kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF).

#### **IV.13 VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ**

Stavebnou činnosťou a s ňou spojenými zemnými prácami, dochádza častokrát k narušeniu archeologických nálezov. Aby sa v priebehu zemných alebo stavebných prác predišlo zničeniu archeologického náleziska, a tým k strate národného kultúrneho dedičstva, je potrebné lokality metódami archeologického výskumu preskúmať, a to v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom konkrétnej stavby.

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bolo priamo v koridore trasy dokumentovaných 8 archeologických lokalít. Ich zoznam a stručný popis je uvedený v kapitole III.6.14. 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 nálezu podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.

*Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na archeologické náleziská možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.*

#### **IV.14 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 zmeny navrhovanej činnosti na významnú geologickú lokalitu možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.*

#### **IV.15 VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY (MIESTNE TRADÍCIE)**

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ako sú napr. miestne tradície, topografické miestne názvy, historická sociálna štruktúra a pod., nebudú výstavbou navrhovanej diaľnice ovplyvnené.

## V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

### V.1 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

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

### V.2 NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### ***Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto***

### V.3 UMIESTNENIE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Žilinský  
Okres: Žilina, Kysucké Nové Mesto  
Mestá a obce: Žilina, Kysucké Nové Mesto, Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec,  
Katastrálne územie: Žilina (Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno), Kysucké Nové Mesto  
(Budatínska Lehota, Oškerda) Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec

### V.4 STRUČNÝ OPIS ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

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. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh.

V zmysle požiadaviek z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, požiadaviek mesta Kysucké Nové Mesto, dotknutých obcí a optimalizáciou technického riešenia na základe výsledkov z podrobných prieskumov, došlo v ďalších stupňoch projektovej prípravy (DÚR, DSP, zmena DÚR v km 16,880 – 19,280 D3) k zmenám, ktoré modifikovali pôvodné technické riešenie diaľnice D3 spracované na úrovni technickej štúdie a jej doplnenia, resp. spracované na úrovni procesu posudzovania (Správa o hodnotení). Trasa diaľnice pôvodne rešpektovala požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR (z 27.7.1998) so zásadným riešením zapustenia diaľnice pod terén (tunel Kysuca) v úseku Kysuckého Nového Mesta. V priebehu spracovania projektovej dokumentácie, s ohľadom na nové zistené skutočnosti, z dôvodu, že tunelový variant diaľnice pri Kysuckom Novom Meste je technicky veľmi náročný (vzhľadom na determinované hydrogeologické podmienky), bola navrhnutá zmena diaľnice D3 v úseku km 16,880 po km 19,280 D3, ktorá znamenala vedenie trasy D3 v tomto úseku formou estakády. Technické riešenie bolo spracované v Štúdiu na stavbu: Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (CEMOS, s.r.o., 03/2016) a posúdené MŽP SR na základe Správy o hodnotení vplyvov „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, ktorú vypracovala spoločnosť EPIS, s.r.o. Bratislava, 05/2017. V Záverečnom stanovisku č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 MŽP SR odporučilo pre realizáciu posudzovaný Variant 1 povrchový, subvariant 1A, t.j. so zachovaním ČSPL v Radoli.

Zmenou, ku ktorej došlo z dôvodu výstavby predchádzajúceho úseku stavby D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno), je posunutie začiatku stavby nasledujúceho úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto z km 11,100 do km 11,650 a to z dôvodu dočasného napojenia už vybudovaného úseku s tunelom Považský Chlmec. Úsek stavby D3 s tunelom Považský Chlmec je v prevádzke od novembra 2017. Na konci úseku v km 22,300 diaľnica pokračuje stavbou D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, ktorá je v príprave.

V roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017 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, ktorú bude možné realizovať v predstihu pred výstavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. Dôvodom je potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta ako aj pre zlepšenie bezpečnosti obyvateľov mesta.

#### Úprava trasy diaľnice D3

Záujmové územie, ktorým prechádza trasa diaľnice D3 začína napojením na diaľničnú križovatku Žilina - Brodno, ktorá umožňuje napojenie územia na diaľnicu. Ďalej pokračuje diaľnica v trase cesty I/11, ktorá je t. č. vybudovaná v kategórii S 24,5/100. V tejto trase pokračuje diaľnica západným okrajom Brodna až po Kysuckú bránu, kde križuje mostným objektom železničnú trať Žilina - Čadca, ide v súbehu s c. I/11 a Kysucou, ktorú križuje v oblasti obce Oškerda. Prechádza na pravý breh Kysuce, ide v súbehu s riekou Kysuca. V oblasti motorestu Skalka je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto. Diaľnica znovu križuje Kysucu južne od ČOV v Kysuckom Novom Meste. Dostáva sa do priestoru medzi Kysucou a c. I/11. V tomto koridore prechádza diaľnica v blízkosti osídlenia Kysuckého Nového Mesta, Radole a Budatínskej Lehoty. Na základe vyššie spomínanej zmeny je v tomto úseku trasa vedená nie v tuneli, ale povrchovo, na mostnom objekte. Za Budatínskou Lehotou križuje diaľnica Kysucu mostným objektom, dostáva sa do lesoparku, križuje cestu III/2053 a pokračuje extravilánom po pravom brehu Kysuce. Po prekrižovaní Podhájskeho potoka a rieky Kysuca mostnými objektmi pokračuje až na koniec úseku, kde sa z dôvodu spojzdnenia celého úseku provizórne napája na cestu I/11 nezávisle od vybudovania nasledujúceho seku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou v jej inundácii a má po úprave začiatku úseku celkovú dĺžku 10,650 km.

Diaľnica je v predmetnom úseku navrhnutá v šírkovom usporiadaní podľa kategórie D 24,5/80. Zmeny technického riešenia hlavného objektu (diaľnica) oproti pôvodnému návrhu vyplynuli z procesu posudzovania, optimalizácie environmentálno-technického vedenia trasy a ďalších požiadaviek, ktoré boli akceptované v priebehu následnej projektovej príprave 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 Radola (posun severne cca 50-150m),
- povrchové vedenie diaľnice (namiesto tunela Kysuca) v úseku Kysuckého Nového Mesta na základe odporúčania zo záverečného stanoviska MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 ,
- 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 zabezpečené prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek Žilina Brodno a Kysucké Nové Mesto juh. Pôvodne navrhovaná križovatka Kysucké Nové Mesto sever na základe pripomienok z technického riešenia vypadla.

V predmetnom upravenom úseku diaľnice D3 sa nachádza 16 mostov. Z nich 3 objekty patria do samostatnej stavby privádzača Kysucké Nové Mesto. 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 preložky cesty I/11

Úprava preložky vyplynula z dopravno-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/2095 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).

#### 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/2095.

Úprava smerového a výškového vedenia diaľnice (modifikovaná trasa) okrem optimalizácie jej trasy vyvolala aj zmeny ďalších súvisiacich objektov, pričom výsledné trasovanie diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto v zmysle jej modifikácie (v stupni DSP) v porovnaní s pôvodným trasovaním diaľnice v technickej štúdii, resp. v hodnotiacej dokumentácii (Správa o hodnotení), je zrejmé z mapovej prílohy.

Všetky zmeny boli zapracované do dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR), pričom uvedená dokumentácia s upravenou (modifikovanou) trasou diaľnice D3 bola podkladom na územné konanie. Mesto Žilina ako príslušný stavebný úrad vydalo dňa 5.2.2010 pod číslom 2008/C-7489/HI Rozhodnutie o umiestnení stavby (právoplatnosť nadobudlo 11.10.2010), pričom pre umiestnenie stavby a ďalšiu projektovú prípravu boli stanovené podmienky, ktoré sú zapracované do dokumentácie na stavebné povolenie (DSP).

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby rieši trasu diaľnice D3 v zmysle dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR) bez zásadných zmien. Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie boli do DSP zapracované všetky požiadavky vyplývajúce zo Záverečného stanoviska ako aj vyjadrení orgánov a organizácií k DÚR, ktoré boli zapracované do rozhodnutia o umiestnení stavby. Stavebné povolenie zatiaľ pre uvedenú investíciu vydané nebolo.

Zmena výškového vedenia trasy diaľnice v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchové zo Štúdie na stavbu: Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (CEMOS, s.r.o., 03/2016), posúdená MŽP SR (Záverečné stanovisko č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018) bola podkladom pre vypracovanie dokumentácie na zmenu územného rozhodnutia („Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3“ vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04.2020).

## **V.5 VPLYVY STAVBY NA ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A NA OBYVATEĽSTVO**

### *Vplyvy na obyvateľstvo*

Negatívne vplyvy diaľnice D3 sa najviac budú prejavovať počas jej výstavby, ktoré bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice D3 na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou počas suchého a veterného obdobia). Obyvatelia budú musieť znášať počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti

s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií.

Ovplyvnenie obyvateľov sa najčastejšie hodnotí cez vplyv hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy po diaľnici.

Základné posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia dopravou bolo realizované na základe imisnej štúdie v roku 2006 k tunelovému riešeniu. V zmysle vykonaného modelového výpočtu ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok prekračujúcim limitné hodinové hodnoty NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia (200 µg.m<sup>-3</sup>) 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 µg.m<sup>-3</sup> v roku 2030 a 354,6 µg.m<sup>-3</sup> 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 NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia ľudí (40 µg.m<sup>-3</sup>) nie sú prekročené. Okrem NO<sub>2</sub> bola modelovaná aj produkcia tuhých častíc PM<sub>10</sub> od automobilovej dopravy. Limitné hodnoty stanovené na ochranu zdravia ľudí nie sú prekročené (50 µg.m<sup>-3</sup>). Rozptylová štúdia bola modelovaná pre nepriaznivé klimatické podmienky, to znamená, že dosahované hodnoty koncentrácie NO<sub>2</sub> boli simulované pre podmienky, ktoré sa nevyskytujú každý deň v roku. Exhalačná štúdia vypracovaná v roku 2020 pre úsek zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 konštatovala, že navrhovaná zmena diaľnice D3 bude spĺňať imisné limity podľa platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení. Doprava po diaľnici bude emitovať hluk, ktorého limitné hodnoty budú na niektorých miestach prekročené. Hlukovými štúdiami boli navrhnuté protihlukové steny a ďalšie opatrenia (tiché mostné závery a použitie nízkohlučného asfaltu v úseku zmeny v km 16,880 – 19,280 D3) a sekundárne opatrenia na zníženie hlukovej záťaže územia, ktoré zabezpečia dostatočnú akustickú ochranu územia pred nepriaznivými vplyvmi dopravy na diaľnici.

#### *Vplyvy na dopravu*

Po vybudovaní diaľnice D3 sa bude najväčší objem dopravy realizovať práve po diaľnici. Na novovybudovanej preložke cesty I/11 ostane cca len 1/3 celkového objemu dopravy. Z kapacitného posúdenia vyplýva, že posudzované úseky diaľnice D3 budú kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných úsekov reprezentuje voľný dopravný prúd.

Z hľadiska vplyvu na obyvateľov to znamená, že najväčšia časť dopravy, z ktorej až cca ¼ predstavujú nákladné vozidlá, sa bude realizovať po diaľnici D3. Nepriaznivé sprievodné javy tejto dopravy, ako je najmä hluk a emisie, budú zmiernené protihlukovými opatreniami. Jazda po diaľnici bude plynulá a bezpečná.

Z kapacitného posúdenia cesty I/11 vyplýva, že existujúca cestná sieť bude kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných úsekov reprezentuje stabilný dopravný prúd. Presiahnutá kapacita komunikácie je len na intravilánovom úseku smerom od Žiliny po križovatku ciest I/11, III/2052 a III/2054.

Vybudovanie diaľnice D3 prinesie pre okolité obce bezpečnejšie dopravné riešenie a vytvorí sa komfortné spojenie medzi Slovenskom a susedným Poľskom.

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

Výstavba technického diela, akým je aj stavba diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto nevyhnutne vplýva na horninové prostredie. Budovaním vysokých násypov a mostných objektov sa mení súčasný geomorfologický tvar so sprievodnými zmenami stability horninového prostredia. Výrazné zásahy do prostredia prebiehajú najmä počas výstavby a doznievajú v období jeho prevádzky. Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom diaľnice ako priamy vplyv,
- potreba materiálov do násypov ako nepriamy vplyv,

- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

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) 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. Z hľadiska bilancie materiálu do násypov zemného telesa je stavba deficitná. Počíta sa s maximálnym využitím materiálov z výkopov do násypov, napriek tomu bude potrebné vhodný materiál doviezť zo zdrojov v blízkom okolí. Riziko znečistenia horninového prostredia bude minimalizované realizáciou súboru preventívnych opatrení organizačného a technického charakteru.

#### *Vplyvy na klimatické pomery*

Automobilová doprava sa podieľa na emisiách a látkach znečisťujúcich ŽP a vytvárajúcich skleníkový efekt (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O), ktorý patrí k najzávažnejším antropogénnym príčinám zmien klímy. Naopak, extrémne prejavy klimatických zmien ako sú búrky alebo záplavy môžu spôsobovať poškodenie cestnej infraštruktúry, odstávky komunikácií, obchádzky. Zhoršené meteorologické podmienky (dážď, sneh, poľadovica, hmla) majú vplyv na zhoršenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné zápchy. Zhoršené zimné podmienky (časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy) majú negatívny vplyv na zvýšené požiadavky na zimnú údržbu komunikácií a na poškodzovanie komunikácií. To všetko ovplyvňuje zvýšenie dopravného času prepravy tovarov, predĺženie času cestovania a zvýšenie pravdepodobnosti nehôd. Z toho dôvodu sa u nás veľké infraštruktúrne projekty posudzujú z hľadiska odolnosti voči extrémnym prejavom klimatickej zmeny a už v rámci projektovej dokumentácie sa navrhujú zmierňujúce opatrenia a opatrenia na adaptáciu na klimatické zmeny. Stavba diaľnice D3 v celom úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (ako celok) zatiaľ nebola z hľadiska klimatických zmien posúdená, posúdené boli jej časti – v rámci zmeny DÚR úsek stavby v km 16,880 – 19,280 D3 a samostatne tiež časť „privádzača Kysucké Nové Mesto“, t.j. prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste.

#### *Vplyvy na povrchové a podzemné vody*

V trase navrhovanej stavby sa nachádzajú viaceré vodné toky. Okrem rieky Kysuce sú to jej prítoky Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok. Počas výstavby vzniká riziko ovplyvnenia kvality povrchových a podzemných vôd najmä pri výstavbe mostných objektov, hĺbkovom zakladaní stavieb a hĺbení zárezov spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Pre prípady znečistenia vôd počas výstavby je nevyhnutné vypracovať 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.

Možným zdrojom znečistenia sú aj úpravy korýt vodných tokov. Trasa diaľnice D3 je vedená v celom úseku v inundačnom území rieky Kysuca, čím znižuje prietokový profil pri zvýšených prietokoch Kysuce. Z toho dôvodu boli po aktualizácii prepočtu priebehu hladín Q<sub>100</sub> navrhnuté rozsiahle úpravy brehov rieky Kysuca a prítokov Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok. V rámci zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 boli znovu aktualizované hydrotechnické výpočty a úprava vodného toku Kysuca v prislúchajúcom úseku stavby (SO 364 S2) bola značne zredukovaná a SO 364 v časti S3 až S5 nie je potrebné realizovať, čo je pozitívne vo vzťahu najmä k vegetácii a živočíšstvu ale aj vo vzťahu k ekonomickej náročnosti stavby.

Zmena technického riešenia z tunelového na povrchové riešenie predstavuje významné pozitívum vo vzťahu k podzemným vodám, je možné vylúčiť ovplyvnenie podzemných vôd výstavbou tunela a súvisiacich objektov ako objekt odvedenia vnútorných vôd, hĺbkový pozdĺžny drén a pod.

Počas prevádzky diaľnice riziko ovplyvnenia kvality povrchových a podzemných vôd závisí od spôsobu odvedenia vôd z povrchového odtoku. Prevádzka diaľnice neohrozí kvalitu a režim povrchových a podzemných vôd, nakoľko potrebné úseky stavby vedené cez pásma hygienickej ochrany vodných

zdrojov sú odkanalizované, s prečisťovaním odvádzaných vôd v odlučovačoch ropných látok. V rámci prevádzky diaľnice je potrebné zabezpečiť účinnosť ORL a ich správne fungovanie v prípade havárie. Z hľadiska kumulácie vplyvu s ostatnými cestnými komunikáciami možno v súvislosti s výstavbou D3 hovoriť o zlepšení stavu v dôsledku lepšieho technického zabezpečenia diaľnice vo vzťahu k ochrane vôd. Prebratím tranzitnej dopravy sa zníži aj riziko nehôd s potenciálnym únikom škodlivých látok.

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

Významným priamym vplyvom stavby je likvidácia drevín v trase diaľnice a kvôli úprave Kysuce rozsiahly zásah do brehov a dna rieky, zásah a likvidácia biotopov (chránených druhov ichtyofauny) mimo chránené územia, vytvorenie podmienok pre šírenie ruderalných druhov. Vybudovaním diaľnice dochádza k fragmentácii pôvodne celistvých ekosystémov, v ktorých cestná komunikácia vystupuje ako bariéra.

Inventarizácia drevín z roku 2008 vyčíslila spoločenskú hodnotu drevín, na ktoré je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny s výrubom na cca 3 259 167,92 €. Táto inventarizácia v súčasnosti už nie je aktuálna, nakoľko za 12 rokov došlo na pôvodných lokalitách k zmenám, ktoré sa prejavujú v kvantite, aj kvalite vegetácie. V úseku trasy, v ktorom dochádza ku zmene DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 bolo v roku 2020 inventarizovaných spolu 3650 ks stromov a 9900 m<sup>2</sup> krovitého porastu. Z toho v cestnej zeleni bolo 96 ks stromov a informatívna spoločenská hodnota bola vyčíslená na 60 014,38 €. V brehových porastoch bolo identifikovaných 2224 ks stromov a 4995 m<sup>2</sup> krovitých porastov, informatívna spoločenská hodnota predstavuje sumu 1 215 432,04 €. V ostatnej krajinnotvornej zeleni bolo inventarizovaných spolu 1364 ks stromov a 4905 m<sup>2</sup> krovitého porastu a spoločenská hodnota drevín, na ktoré sa vzťahuje súhlas orgánu OPaK s výrubom predstavuje sumu 479 264,16 €.

Na základe inventarizácie biotopov európskeho a národného významu z roku 2007 boli v trase diaľnice identifikované biotopy:

- 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 €.

Pre zrealizovanie skutočnej hodnoty porastov (drevín aj biotopov), ktorých výrub si stavba vyžiada, je potrebné aktualizovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie v celom úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ktorá bude zohľadňovať zmeny vegetácie v priestore a čase.

Počas prevádzky sa v blízkosti komunikácie prejavujú predovšetkým vplyvy hluku a exhalátov. Hluk z dopravy bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase hniezdenia a vyvážania mláďat.

#### *Vplyvy na územia Natura 2000 a migráciu živočíchov*

Navrhovaná trasa diaľnice D3 nezasahuje do žiadneho prvku sústavy NATURA 2000. Najbližšie položené územie Natura 2000 SKUEV0834 Ľadonhora sa nachádza cca 2,5 km východne od trasy navrhovanej diaľnice D3. Primerané posúdenie vykonané v rámci zmeny stavby v km 16,880 – 19,280 D3 („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000“ vypracované ako súčasť Správy o hodnotení vplyvov uvedeného úseku diaľnice D3 v roku 2017, E. Pauditšová, 05/2017) vyhodnotilo vplyvy na územia vzdialené od 11 až do 26 km od navrhovanej zmeny v km 16,880 – 19,280 diaľnice D3 (SKUEV0834 Ľadonhora bolo do siete Natura 2000 zaradené až v roku 2017), pričom potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky diaľnice D3 na predmety ochrany boli vyhodnotené ako nulové až mierne. Vyhodnotené boli aj kumulatívne vplyvy výstavby diaľnice D3 hodnoteného úseku km 16,880 -19,280 D3 spolu s ostatnými úsekmi D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, a to najmä z pohľadu migrácie veľkých šeliem. Výskyt šeliem bol

potvrdený pracovníkmi ŠOP SR severne a južne od Kysuckého Nového Mesta, kde diaľnica D3 bude mať negatívny vplyv na migráciu pri križovaní terestrických biokoridorov nadregionálneho významu. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územiaми európskeho významu, vyhlásenými práve na ochranu veľkých šeliem.

Významnosť územia výstavby diaľnice D3 z hľadiska migrácií veľkých šeliem potvrdila aj Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020), vypracovaná pre kategórie živočíchov A, B, C, D a F. Na základe dostatočnej literatúry a overenia v teréne boli hodnotenom úseku plánovej diaľnice D3 identifikované migračné profily „Povina“, „Kysucké Nové Mesto“, „Oškerda“ a „Kysucká brána“, na privádzači Kysucké Nové Mesto bol identifikovaný migračný profil „Sihot“. V uvedených migračných profiloch boli navrhnuté opatrenia na zmiernenie bariérového efektu stavby diaľnice D3, ku ktorým patrí napr. úprava migračného objektu SO 201 mostu na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 D3 a SO 202 mostu na D3 nad Kysucou v km 22,049 D3, umiestnenie ekoduktu a predĺženie mostného objektu SO 228v profile „Kysucká brána“, oplotenia diaľnice aj preložky cesty I/11 a ďalšie. Pri splnení opatrení navrhnutých v migračnej štúdii bude tento úsek diaľnice D3 zachovávať priepustnosť migračnej bariéry pre všetky tu hodnotené kategórie živočíchov a zároveň bude zabezpečená ochrana fauny a tiež bezpečnosť cestnej premávky.

#### *Vplyvy na chránené územia*

Z chránených území prechádza navrhovaná trasa diaľnice najbližšie pri Prírodnej pamiatke Kysucká brána (PP) - chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca. V blízkosti stavby preložky cesty I/11 sa nachádza časť územia na ľavom brehu rieky Kysuca, stavba je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia. Stavebná činnosť v tomto území si vyžiada veľmi citlivý prístup a vhodné technické riešenie, aby nedošlo k takým zásahom, ktoré by mohli mať za následok poškodenie predmetu ochrany chráneného územia, ktorým je geologický útvar.

#### *Hodnotenie očakávaného vývoja, za predpokladu neimplementovania investícií*

V súčasnosti sa celý dopravný objem cestnej premávky v predmetnom úseku realizuje po ceste I/11, ktorá má v prevažnej miere také technické, bezpečnostné a kapacitné parametre, ktoré sú jednoznačne nevyhovujúce nielen pre výhľadové dopravné zaťaženie. Na základe dopravného-inžinierskeho posúdenia cesta I/11 kapacitne nevyhovuje vo väčšine úsekov už v súčasnosti.

Okrem dopravných kritérií cesta I/11 zároveň prechádza intravilánom obcí Radoľa, Budatínska Lehota a Povina. Tento stav spôsobuje obmedzenie plynulosti dopravy, zvýšenie nehodovosti a neustále sa zhoršujúce podmienky životného prostredia (hluk, znečistenie ovzdušia, otrasy) dotknutých obyvateľov. Prípadná realizácia technických opatrení nulového stavu, t.j. stavebnými úpravami cesty I/11 na zlepšenie nepriaznivého dopadu dopravy na životné prostredie by znamenalo aj značný zásah do existujúcej zástavby spojenou s demoláciou objektov.

## **V.6 ZÁVER**

Zvýšenie negatívneho vplyvu oproti pôvodnému riešeniu nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti. Naopak, za pozitívum možno označiť zmenu výškového vedenia trasy v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchové, ktorého návrhom dochádza k podstatne menšiemu zásahu do horninového prostredia a režimu podzemných vôd, ako aj k menšiemu zásahu do vodného toku Kysuce v dôsledku redukcie úprav dna a brehov vodného toku. Celkovo tak možno modifikovaný variant diaľnice D3 považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejší ako variant pôvodný.

Projektová dokumentácia stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto prešla v priebehu 20 rokov vývojom, počas ktorého boli stále podrobnejšie študované podmienky prostredia, v ktorom bude umiestnená. 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 exhalčná 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).

**Časť stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač** - je na základe usmernenia Ministerstva dopravy a výstavby (č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017) pripravovaná ako samostatná investičná akcia, ktorú bude možné realizovať v predstihu pred výstavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. V rámci toho boli v PD DSP/DRS (Geoconsult, s.r.o., 02/2020) a Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult, s.r.o., 02/2020) vypracované nasledujúce prieskumy a štúdie:

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (EKOSPOL, a.s. Žilina, 02/2020),
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (ENVICONSULT Žilina, 02/2020),
- Migračná štúdia (02/2020)
- Hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. 02/2020)
- Exhalačná štúdia (ENVICONSULT Žilina, 02/2020),
- Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Geoconsult, s.r.o., 02/2020),
- Migračná štúdia D3 pre diaľničný úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač (HBH Projekt s.r.o., 08/2020)

V rámci Správy o hodnotení vplyvov **Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280** (EPIS, s.r.o.,05/2017) a PD na zmenu DÚR boli vypracované :

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (EKOSPOL, a.s. Žilina, 02/2020),
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020),
- Primerané posúdenie vplyvu zámeru “Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280” na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (EPIS, s.r.o., 05/2017)
- Posúdenie klimatických rizík na projekt zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 2017 (EPIS, s.r.o., 05/2017)
- Stanovisko VÚVH k materiálu „Posúdenie DSP podľa článku 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 (VÚVH, 05/2017)
- Hluková štúdia (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020)
- Exhalačná štúdia (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020)

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

Z uvedeného je zrejmé, že pre úsek stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je potrebné vypracovať dokumenty, resp. aktualizácie dokumentov :

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (dokumentácia z roku 2007 je neaktuálna, prieskum musí zohľadňovať zmeny vegetácie v priestore a čase a predpísanú metodiku mapovania biotopov)
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (dokumentácia z roku 2008 nie je aktuálna, prieskum musí zohľadňovať zmeny legislatívy a najmä zmeny vegetácie v priestore a čase),

- Hluková štúdia (aktualizácia hluku na celom úseku stavby vrátane preložky cesty I/11 a posúdenie kumulatívneho účinku diaľnice D3 a súbežnej cesty I/11 na podklade aktuálnych dopravno-inžinierskych vstupov),
- Exhalačná štúdia (aktualizácia emisií na celom úseku stavby vrátane preložky cesty I/11 a posúdenie kumulatívneho účinku diaľnice D3 a súbežnej cesty I/11 na podklade aktuálnych dopravno-inžinierskych vstupov),
- Primerané posúdenie vplyvu zámeru na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (hoci primerané posúdenie pre úsek zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 posúdilo vplyvy na územia vzdialené 11 až 26 km od navrhovanej zmeny a vyhodnotilo kumulatívny účinok stavby najmä na migráciu veľkých šeliem, potrebné je v rámci aktualizácie zohľadniť aj územia, ktoré v roku 2017 ešte neboli súčasťou sústavy Natura 2000 a prípadne aj ďalšie, ak nejaké pribudnú v rámci etapy C+, zároveň je potrebné zohľadniť vypracovanú migračnú štúdiu od HBH Projekt, s.r.o., 08/2020)
- Posúdenie klimatických rizík na projekt zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (je potrebné posúdiť dopady extrémnych prejavov zmeny klímy na ostatné objekty stavby, ktoré neboli posúdené a navrhnuť prípadné dodatočné adaptačné opatrenia)
- Primárne posúdenie podľa článku 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) bude potrebné získať pre celý úsek navrhovanej stavby.

## VI. PRÍLOHY

### VI.1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

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 dňa 27.7.1998, 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.

V roku 2016 bola vypracovaná Štúdia na stavbu: „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ (CEMOS, s.r.o., 03/2016), predmetom ktorej bolo preveriť možnosť prehodnotenia realizácie diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto so **zmenou nivelety z tunelového riešenia na estakádu** (v km 16,880 – 19,280) bez zmeny smerového vedenia trasy, súčasne za predpokladu rešpektovania niektorých jestvujúcich objektov, ktoré sa nachádzajú v trase budúcej diaľnice D3 (čerpackej stanice pohonných látok Radoľa a objektov Strediska údržby ŽSK).

Štúdia sa stala podkladom pre vypracovanie Správy o hodnotení („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“), ktorú vypracovala spoločnosť EPIS, s.r.o. Bratislava, 05/2017.

V Záverečnom stanovisku č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 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 sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant 1 povrchový variant (subvariant 1A).

### VI.2. MAPOVÉ PRÍLOHY

#### **Príloha č.2**

Prehľadná situácia stavby, na podklade ortofotomapy v mierke 1:10 000

### VI.3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### **Príloha č.3**

DVD - Diaľnica D 3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, DSP (GEOCONSULT, s.r.o., 2009)  
Diaľnica D 3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280 D3 (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2020)

#### **Príloha č.4**

CD – Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti



**VII. DÁTUM SPRACOVANIA**

Bratislava, február 2021

**VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA**

RNDr. Dorota Martinková  
DOPRAVOPROJEKT a.s.  
Kominárska 2,4  
832 03 Bratislava 3

*Martinková*

.....

**IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA**

Ing. Miloš Vicena  
Investičný riaditeľ  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.,  
Dúbravská cesta 14,  
841 04 Bratislava

.....